VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 270)
z dnia 10 września 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 270)

10 września 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji oraz poseł **Bożenny Bukiewicz** (PO), zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– odpowiedź Ministra Infrastruktury i Rozwoju na dezyderat nr 9 skierowany do Prezesa Rady Ministrów w sprawie planu działań dotyczących uruchomienia od grudnia 2014 roku połączeń kolejowych, realizowanych przez spółkę PKP Intercity S.A. taborem kolejowym – Pendolino oraz dostosowania infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. do jego eksploatacji.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Tadeusz Pachowski** przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, **Jakub Karnowski** prezes zarządu PKP S.A., **Marcin Celejewski** prezes zarządu PKP Intercity SA, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., **Stanisław Kokot** członek Rady Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność", **Adrian Furgalski** ekspert w Zespole Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry.

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów.

Stwierdzam kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie odpowiedzi Ministra Infrastruktury i Rozwoju na dezyderat nr 9 do Prezesa Rady Ministrów w sprawie planu działań dotyczących uruchomienia od grudnia 2014 roku połączeń kolejowych, realizowanych przez spółkę PKP Intercity S.A. taborem kolejowym – Pendolino oraz dostosowania infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. do jego eksploatacji.

Czy do zaproponowanego porządku są uwagi?

Bardzo proszę; pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Panie przewodniczący, nie mam uwag do porządku, natomiast widzę, że będzie przygotowana prezentacja multimedialna.

Znając dotychczasowe doświadczenia, znowu zostaniemy zarzuceni dużą ilością informacji. Czy tej prezentacji nie można by dostać w formie wydruku, przynajmniej dla posłów, żebyśmy ją mieli łatwiejszą do analizy?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:

Chciałem uspokoić pana posła – nie przewidujemy prezentacji a urządzenie widoczne w końcu sali znalazło się przez przypadek.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem, dziękuję, panie ministrze.

Niemniej jednak nie praktykujemy wpływania na sposób prezentacji materiałów przez zaproszoną stronę. W związku z tym myślę, że mamy jasność w sprawie.

Pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam prośbę, wręcz wniosek.

Zanim przejdziemy do procedowania posiedzenia tematu obrad Komisji proszę, aby pan przewodniczący ogłosił kilka minut przerwy, zwołał prezydium Komisji i wyjaśnił powody dla których zostało odwołane posiedzenie Komisji, planowane na czwartek bieżącego tygodnia, w sprawie druku sejmowego 758. Druk ten dotyczy ustawy o zmianie ustawy – Prawo budowlane w zakresie elektrowni wiatrowych.

Panie przewodniczący, to jest ewidentne łamanie regulaminu Sejmu i dobrych obyczajów sejmowych. Nie możemy dopuścić do tego, aby pan przewodniczący (nie wiem na skutek jakich żądań, wniosków czy prośby) odwołał kolejne posiedzenie Komisji, na którym miało być przyjęte sprawozdanie podkomisji, której mam zaszczyt przewodniczyć, z 5 czerwca 2014 roku.

To jest zaprzeczenie wszelkich standardów, które mimo wszystko jeszcze obowiązują w tym Sejmie, w tej Izbie.

Pragnę przypomnieć, że w lipcu tego roku Najwyższa Izba Kontroli opublikowała raport, z którego wynika, że proces lokalizacji inwestycji wiatrowych w Polsce to jeden olbrzymi proces korupcjogenny. Za tym stoją olbrzymie środki finansowe. Zacytuję słowa niedawnego przyjaciela Platformy Obywatelskiej z ław sejmowych a obecnego szefa Najwyższej Izby Kontroli: „Zielona energia powinna wiązać się z przejrzystością działania samorządów i z precyzyjnym prawem, a nie z korupcją i prywatą".

I to jest, w krótkim zdaniu czy w części zdania, synteza raportu Najwyższej Izby Kontroli.

Pan przewodniczący, nie wiedzieć z jakich powodów, wstrzymuje prace nad tym projektem ustawy, abstrahując od tego, jakie są uzgodnienia podkomisji. Nie wiem dla jakich powodów i dla jakich przyczyn pan to czyni, panie przewodniczący, ja tego nie wiem, ale – bazując na ustaleniach raportu Najwyższej Izby Kontroli – można to stwierdzić jednoznacznie: tak jak Donald Tusk w styczniu tego roku na posiedzeniu Sejmu wystraszył się skutków odrzucenia projektu ustawy i zaapelował do was (mówię do posłów Platformy Obywatelskiej), abyście się zajęli projektem, tak teraz wasz klub parlamentarny, wszystkie siły polityczne, które was otaczają, obawiają się tego samego. Niemniej jednak mamy taką sytuację, że minęło kolejne pół roku i kolejne inwestycje wiatrowe są realizowane pod osłoną nocy. Mieliśmy przygotowaną prezentację i film, na którym zmilitaryzowane oddziały Policji rozpędzają protestujących i pozwalają wprowadzać maszyny na plac budowy.

To nie jest RPA, panie przewodniczący. Nawet w RPA obowiązują cywilizowane obyczaje, obyczaje demokratyczne. Nie można parlamentowi blokować możliwości wypowiedzi. Nie w ten sposób.

Dlatego, jak na wstępie, wnoszę o przerwę i krótkie posiedzenie prezydium Komisji. Potem przejdziemy do dalszych prac nad informacją rządu w zakresie przygotowania do eksploatacji pociągów Pendolino.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Chciałbym zauważyć, że moje pytanie dotyczyło porządku posiedzenia Komisji. W przeciwieństwie do pana przewodniczącego, nie sądzę, abym emocjonalnie podchodził do sprawy. W związku z tym ze spokojem wysłuchałem nieprawdziwych i niesłusznych uwag pod swoim adresem. Póki co, regulaminu Sejmu nie łamię.

Chciałbym tylko dodać, że pan premier Donald Tusk wnosząc do Wysokiej Izby o zdjęcie z porządku obrad projektu ustawy i skierowanie go do rozpatrzenia wyraźnie wskazał, że rząd przygotuje stanowisko do poselskiego projektu ustawy.

I to jest zasadniczy powód, dla którego odwołane zostało posiedzenie naszej Komisji.

Chciałem poinformować członków Komisji, że przed posiedzeniem zainteresowanego, przewodniczącego podkomisji nadzwyczajnej prowadzącego projekt wspomnianej ustawy, osobiście informowałem, że po dzisiejszym posiedzeniu Komisji i zrealizowaniu porządku w sali plenarnej, zaproponuję spotkanie i wyjaśnię, dlaczego są takie a nie inne decyzje.

Za chwilę opuszczę posiedzenie Komisji, bowiem muszę zdać sprawozdanie w imieniu połączonych komisji z prac nad projektem ustawy dotyczącej Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego.

Niemniej jednak poniosły emocje pana przewodniczącego. Prosiłbym, nawet jeśli wypowiadamy się emocjonalnie, o trochę szacunku, bo to nie Donald Tusk, tylko pan premier Donald Tusk, bo to nie wy, ale państwo posłowie.

Panie przewodniczący, bardzo proszę…

Ponawiam pytanie: czy są inne uwagi do zaproponowanego porządku tego posiedzenia Komisji?

Nie widzę, dziękuję.

Stwierdzam, że porządek obrad został przyjęty.

Informuję Wysoką Komisję, że resort infrastruktury i rozwoju reprezentowany jest przez podsekretarza stanu w tym ministerstwie, pana Zbigniewa Klepackiego, którego witam wraz z zespołem współpracowników – szefów spółek kolejowych.

Witam także liczną reprezentację strony społecznej, strony związkowej, prezesów – prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, prezesów zarządów PKP S.A., PKP Intercity i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Witam także przedstawicieli stowarzyszeń i organizacji gospodarczych…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, zgłosiłem formalny wniosek o przerwę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, ale proszę mi dać dokończyć, przecież muszę wykonać procedurę, zanim oddam głos panu ministrowi.

Został sformułowany wniosek o przerwę, poddaję go pod głosowanie.

Kto z państwa posłów jest za ogłoszeniem przerwy w obradach Komisji, proszę o podniesienie ręki.

Dziękuję.

Kto jest przeciw?

Dziękuję.

Kto się wstrzymał?

Dziękuję.

Proszę o ogłoszenie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

8 posłów za, 13 przeciw, brak głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji.

Przystępujemy do realizacji porządku obrad. Bardzo proszę, oddaję głos panu ministrowi Zbigniewowi Klepackiemu.

Panie ministrze, proszę. Referując, jeśli zajdzie potrzeba, to pan ustali porządek wypowiedzi kolejnych osób.

Bardzo przepraszam; musimy się udać do sali plenarnej. Prowadzenie obrad przekazuję pani wiceprzewodniczącej Bożennie Bukiewicz.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, w odpowiedzi na dezyderat nr 9 Komisji Infrastruktury zostało przesłane pismo, które 14 sierpnia trafiło do wszystkich państwa.

W związku z tym może już pominę i nie będę drugi raz mówił o tym, co jest w tym piśmie, tylko poproszę pana prezesa Remigiusza Paszkiewicza z PLK i pana prezesa Marcina Celejewskiego z Intercity, żeby – w uzupełnieniu pisma – dodali, co się zmieniło w ciągu trzech a, w zasadzie, czterech tygodni, które upłynęły od dnia 14 sierpnia – na jakim jesteśmy etapie, jeśli chodzi o infrastrukturę oraz na jakim jesteśmy etapie, jeśli chodzi o wdrożenie programu pociągu Pendolino przez Intercity.

Zwracam się również z apelem do panów prezesów o nie epatowanie nadmiernymi szczegółami.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję.

Bardzo proszę o zabranie głosu osoby wskazane przez pana ministra.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Remigiusz Paszkiewicz:

Dzień dobry państwu.

W odpowiedzi na dezyderat Komisji zostały wykorzystane również materiały wychodzące z monitoringu inwestycji, jak i podzespołu prowadzącego nadzór nad budowaniem i certyfikacją systemu sterowania ruchem. Jest tam wiele szczegółów, dlatego może skoncentruję się na tym, co zmieniło się od naszego ostatniego spotkania i od przekazania odpowiedzi na dezyderat Komisji.

Notujemy stały postęp prac, jeśli chodzi o inwestycje infrastrukturalne. Na trasie z Warszawy do Gdańska pozostały w zasadzie prace punktowe. Jest to dosłownie kilka obiektów wiaduktowych, dokończenie prac mostowych w Malborku na rzece Nogat i uzupełnienie konstrukcji dwóch nasypów. W zasadzie prace torowe i trakcyjne zakończyły się na trasie E65. Według informacji z piątku zeszłego tygodnia (a jest to podsumowanie tygodniowe) wiem, że pozostała modernizacja dziewięciu kilometrów torów, jest to praca o bardzo minimalnym już zakresie. Pozostawienie tego fragmentu trasy było związane z przebudową nasypu pod torem, teraz możemy tor wymienić.

Jeśli chodzi o prace na Centralnej Magistrali Kolejowej, w większości nie są to już prace szlakowe, torowe, tylko prace obiektowe, np. kończymy wymianę rozjazdów na trasie od Warszawy do Grodziska. Podobnie dobiegają prace na poszczególnych stacjach CMK, rozpoczęto prace na moście na rzece Pilica.

I dalej – trasa do Wrocławia, czyli tak zwana proteza koniecpolska. Szlak został oddany do ruchu z pewnymi kłopotami technicznymi w czerwcu i lipcu tego roku, związanymi z niewywiązaniem się przez dostawcę urządzeń zabezpieczeń przejazdowych. Od 18 sierpnia jeżdżą już tam pociągi, to jest odcinek linii kolejowej nr 144, Fosowskie – Opole.

Na tej trasie przebudowujemy dwa obiekty z większością prac torowych w kierunku Częstochowy. Tak ułożyliśmy harmonogram prace, żeby wszystkie prace trakcyjne były zakończone do momentu uruchomienia nowego rozkładu jazdy pociągów. Na odnodze do Krakowa w zasadzie zakończyliśmy wszystkie prace.

Przypomnę, że już jakiś czas temu zostały zakończone prace modernizacyjne stacji Tunel i w samym tunelu na linii kolejowej z Warszawy do Krakowa oraz na odcinku Kozłów do wjazdu do Krakowa. Obecnie trwa kosmetyka obiektów.

To tyle jeśli chodzi o twarde inwestycyjne prace infrastrukturalne.

Jeśli chodzi o kwestie systemów – w tej chwili trwają prace przy wdrożeniu certyfikowanego systemu ETCS do prędkości 200 km/godz. po przeprowadzonych w końcu testach pociągu ED250. Ale o szczegółach przejmowania taboru będzie mówił za chwilę, jak myślę, pan prezes Celejewski. Z tego punktu widzenia nie widać żadnych zagrożeń dla projektu Pendolino.

To tyle ze strony infrastruktury.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Kto ma teraz zabrać głos ze strony rządowej?
Pan prezes Celejewski?
Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP Intercity S.A. Marcin Celejewski:

Dzień dobry.

Ja też postaram się mówić bardzo krótko w uzupełnieniu informacji ministra w odpowiedzi na dezyderat Komisji Infrastruktury.

Jeśli chodzi o status uruchamiania pociągów Pendolino od strony Intercity – w tej chwili mamy fizycznie w Polsce już czternaście składów, z tego – niestety – nie mamy jeszcze odebranych fabrycznie siedem. Niemniej jednak kiedy „dopniemy" procedury odbiorów końcowych z konsorcjum Alstom, temat zostanie zakończony i odbierzemy pociągi zarówno fabrycznie, jak i końcowo w jednym etapie.

Co zmieniło się od naszego ostatniego spotkania i od momentu podjęcia dezyderatu?

Jak państwo pamiętacie, po spotkaniu prezesa Karnowskiego i moim w Paryżu i, po tak zwanym kompromisie paryskim, nastąpiło zdecydowane ocieplenie w stosunkach i we współpracy z Alstomem. Strony zaczęły bardzo blisko współpracować w kwestiach operacyjnych, pozostawiając kwestie biznesowe i sporne, aby toczyły się oddzielnym biegiem.

To było jednym z głównych założeń współpracy, które wówczas przyjęliśmy. Przynosi to efekty, ponieważ całkowicie w tej chwili został odblokowany proces szkolenia maszynistów. Mamy także praktycznie w całości odblokowany proces prowadzenia jazd testowych.

Chciałem przypomnieć, że jest to ważne nie tylko dla Intercity, ale także dla Alstomu, który – zgodnie z kontraktem – będzie nam świadczył usługę serwisową. Mamy też odblokowany proces szkolenia konduktorów. Mamy też praktycznie uzgodnioną dokumentację.

Co ciekawe, czekając na homologację, która jest ostatnim etapem odbiorów końcowych, już w zeszłym tygodniu rozpoczęliśmy razem z naszym partnerem Alstomem odbiory końcowe pierwszego pociągu Pendolino. Dzięki temu będziemy mogli zdobywać doświadczenie i zyskamy na czasie.

Niemniej istotne, co trzeba dzisiaj poruszyć, są sprawy związane z homologacją. Jak państwo pamiętacie, spółka Intercity powinna 6 maja tego roku odebrać pierwszy pociąg z homologacją i podpisać protokół końcowy. Jak wspomniałem, dopiero teraz rozpoczęliśmy proces odbioru i mamy nadzieję, że zakończy się on w momencie dostarczenia homologacji w ciągu najbliższych 2-3 tygodni. Szacujemy, niestety, że będzie opóźnienie całego projektu.

Spółka miała przewidziane siedem miesięcy okresu buforowego do rozkładu jazdy pociągów 2014/2015. Jeżeli faktycznie uda nam się odebrać pierwszy pociąg na początku września, to łatwo sobie wyobrazić, że okres przygotowawczy, który spółka miała w planie, skraca się z siedmiu do trzech miesięcy. Efektem tego będzie wprowadzenie do grudniowego rozkładu jazdy mniejszej ilości pociągów – nie siedemnaście w rozkładzie i trzy w rezerwie, tylko trzynaście w rozkładzie i pięć pociągów w rezerwie.

Jest to, oczywiście, związane z bezpieczeństwem pasażerów i z faktem, że w ramach wewnętrznych procedur tak wysoko postawiliśmy sobie poprzeczkę, że każdy z pociągów powinien przejechać od 5 do 10 tysięcy kilometrów zanim będziemy nimi wozić pasażerów. I to jest jedna dokonana zmiana.

Oczywiście, lekko zostanie zmodyfikowany rozkład jazdy pociągów. Nasze propozycje do nowego rozkładu już zostały przekazane zarządcy infrastruktury czyli do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Niemniej jednak chciałbym państwa uspokoić – pozostałe połączenia kolejowe, które miały być realizowane pociągami Pendolino, będą uzupełnione najlepszymi składami konwencjonalnymi. I tak jeżeli porównamy połączenia ze stolicy do Trójmiasta to, praktycznie, nie będzie różnicy, zostaną utrzymane połączenia pociągami Pendolino i składami konwencjonalnymi. W rozkładzie znajdzie się dziesięć pociągów Pendolino i dwa składy tradycyjne.

Jeśli chodzi o połączenie z Katowicami, praktycznie też nie będzie zmian.

W połączeniach Warszawa – Kraków nastąpi w rozkładzie jazdy pociągów lekka zmiana – miało być jedenaście pociągów Pendolino a będzie dziewięć, natomiast składów tradycyjnych miało być dwa a będzie jeden.

Jeśli chodzi o Wrocław to połączenia kolejowe z tym miastem mieliśmy realizować pięcioma pociągami Pendolino a będą tylko dwa oraz trzy składy tradycyjne.

Summa summarum – między wariantami bazowymi a wariantem lekko zmodyfikowanym, ze względu na przesunięcia w realizacji projektu i opóźnienia w dostawie pociągów Pendolino od Alstoma, następują lekkie modyfikacje w rozkładzie jazdy. Nie mniej jednak, już proponowane zmiany zostały przekazane zarządcy infrastruktury.

Kolejna rzecz, o którą państwo pytaliście i o czym mówiliśmy na poprzednim posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury a także – o co pytacie państwo w dezyderacie, to dynamiczny system sprzedaży biletów. Jak poprzednio wspomniałem, pod koniec sierpnia będziemy mieli podpisaną umowę, tymczasem stało się to w pierwszym tygodniu września. Wspólnie ze spółką PKP Informatyka podpisaliśmy umowę na dostawę fizycznego hardware'u. PKP Informatyka przeprowadziła proces zakupowy. Podpisana umowa została przyjęta przez wszystkie organy korporacyjne i jest w tej chwili realizowana w połączeniu z całą stroną analityczną i fizycznym hardware'em, który będzie obsługiwał cały system. To wszystko znajduje się na etapie wdrażania i wszystko idzie zgodnie z harmonogramem.

Co istotne i co już podaliśmy do publicznej wiadomości to najniższa cena biletu. Pewne informacje dotyczące ceny finalnej jeszcze trzymamy w zanadrzu, co wynika z kwestii marketingowych. Najniższa cena na pociągi Pendolino wyniesie 49 zł, a więc będzie to pociąg dla wszystkich, a nie tylko dla wybranych osób, o czym wielokrotnie mówiliśmy.

Kolejny poziom to jest 30% zniżki przy kupnie biletu na dwa tygodnie przed datą odjazdu, kolejny poziom to 20% zniżki przy wykupie biletu na tydzień przed odjazdem. Jeszcze jeden poziom mamy w zanadrzu.

Średnia cena biletów na pociągi Pendolino nie będzie przekraczała ceny, która w tej chwili jest dostępna na pociągi ekspresowe. Dla szerokiej rzeszy ludzi pociąg Pendolino będzie już dostępny od 49 złotych.

Państwo z Komisji Infrastruktury macie zapewne świadomość, że w pierwszym okresie pasażerowie będą raczej korzystać ze starego modelu cen niż z nowego.

Jeśli chodzi o końcówki to też jest bardzo istotna sprawa. Mówiliśmy, że projekt Pendolino cywilizacyjnie wymusza wiele zmian jakościowych wewnątrz organizacji. Praktycznie we wszystkich punktach to nastąpiło. Na stacji Warszawa Grochów już stoi …, także we Wrocławiu wszystkie prace są zakończone, w Krakowie i Katowicach je kończymy. W Gdyni od grudnia uruchamiamy wariant B, natomiast jeszcze w I kwartale przyszłego roku „domkniemy" projekt inwestycyjny na pozostałych końcówkach.

Jeśli chodzi o szkolenie maszynistów to, jak powiedziałem, ta kwestia jest już odblokowana. Obecnie mamy teoretycznie przeszkolonych stacjonarnie pięćdziesięciu maszynistów oraz przeszkolonych dynamicznie dwudziestu jeden. W planach dalszego szkolenia maszynistów, uzgodnionych z Alstomem, jest objęcie szkoleniem teoretycznym do końca października siedemdziesięciu jeden maszynistów, osiemdziesięciu dziewięciu – szkoleniem stacjonarnym i dziewięćdziesięciu dziewięciu – szkoleniem dynamicznym. Jazdy dynamiczne, jak wspomniałem, nie są wymogiem regulacyjnym, tylko wewnętrznym, który spółka sobie narzuciła, żeby jeszcze lepiej przygotować się do wdrożenia projektu Pendolino i podnieść poziom bezpieczeństwa naszych pasażerów.

Ostatnia krótka informacja dotyczy kwestii finansowych.

W zasadzie pełna informacja, która nie uległa zmianie, została przedstawiona w odpowiedzi na dezyderat. Jak mówiliśmy na poprzednim posiedzeniu komisji sejmowej, w zasadzie wszystkie obiektywne źródła, łącznie z Komisją Europejską, która *de facto* zmieniła charakter projektu ze służby publicznej na pomoc regionalną, wskazują rentowność projektu na poziomie od 7 do prawie 11%. Tak jak powiedziałem, zostało to ostatecznie potwierdzone przez Komisję Europejską, która nie była w stanie zaakceptować wniosku, które przedstawiał deficytowy charakter projektu Pendolino w Polsce.

Z mojej strony to wszystko.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Czy strona rządowa chciałaby jeszcze zabrać głos?

Jeśli nie, poddaję pod dyskusję odpowiedzi na dezyderat Komisji.

Bardzo proszę panie i panów posłów i zaproszonych przedstawicieli strony społecznej o zabieranie głosu.

Zaraz zrobimy listę mówców, bardzo proszę.

Kto się pierwszy zgłasza, bo nie patrzyłam?

Pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Może pani przewodnicząca zapisze do głosu według kolejności zgłoszeń?

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Bardzo proszę, pierwszy zabierze głos pan poseł Polaczek, potem pan poseł Banaszak.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Właśnie powinno być odwrotnie, bo wcześniej były inne zgłoszenia.

Ja za chwilę zabiorę głos.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ale jestem zapisany?

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Tak, jest już pan poseł zapisany.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani przewodnicząca, panie ministrze, panowie prezesi, mam tyle uwag, że mogłoby to zająć godzinę.

Treść odpowiedzi na dezyderat Komisji skierowany do premiera w warstwie merytorycznej jest, można powiedzieć, dramatyczny, z ogromną ilością niewiadomych, bez jasnych deklaracji adresowanych do opinii publicznej.

Ani pan minister, ani panowie prezesi PKP S.A. i PKP PLK S.A., nie odpowiedzieli w sposób prosty choćby na bardziej banalne pytanie dotyczące projektu Pendolino: ile kilometrów torów na polskiej sieci kolejowej w grudniu 2014 roku będzie dostosowane do tego, żeby pociąg mógł rozwinąć prędkość do 200 kilometrów na godzinę, albo do 250 kilometrów na godzinę? Wskazywał na to pan prezes Celejewski parę dni temu w Krynicy na forum gospodarczym.

Dla ludzi średnio zorientowanych jest to też pewna nowość w świetle problemów, które mieliśmy i mamy z tym projektem. To jest najbardziej proste pytanie do pana ministra i do pana prezesa Polskich Linii Kolejowych: jaka długość torów na polskiej sieci kolejowej będzie w grudniu 2014 roku dostosowana do prędkości 200 kilometrów na godzinę i więcej?

Odwołam się do najbardziej lapidarnego przykładu, do relacji Warszawa – Katowice, z której mam przyjemność korzystać od dwudziestu kilku lat. W 1993 roku pociąg Eurocity „Sobieski" na tej trasie rozwijał prędkość, z czasem przejazdu 2 godziny 35 minut. Następnie w latach 2003-2005 było to połączenie realizowane w czasie rozkładowym 2 godziny 27 minut, w latach 2005-2008 w czasie 2 godziny 30 minut. Od 2008 roku czas przejazdu wynosił 2 godziny 42 minuty. Zakładany na grudzień 2014 roku czas połączenia kolejowego dla relacji Katowice – Warszawa – 2 godziny 27 minut odpowiada więc czasowi przejazdu tradycyjnym składem wagonów w latach 2003-2005.

Cały czas poszukuję skrócenia czasu podróży na tej trasie. W latach 2012-2013 były przecież deklaracje na poziomie rządu, które – między innymi – mówiły o skróceniu czasu przejazdu na trasie z Katowic do Warszawy do 2 godzin 10 minut, co byłoby rzeczywiście bardzo pozytywnie odebrane przez klientów.

Z zestawu pytań, które chcę zadać panu ministrowi i panom prezesom, pozwolę sobie wybrać przynajmniej tylko niektóre. Jeśli będzie na to czas to, ewentualnie, poproszę

panią przewodniczącą o udzielenie później mi głosu, aby również koledzy mogli zadać pytania.

Analizując odpowiedzi na dezyderat pierwszy oraz czwarty chciałbym zadać panom bardzo proste pytanie: dlaczego PKP Intercity nie rozpoczęło odbioru pociągów Pendolino, które stoją w Warszawie w liczbie trzynastu a, teraz już, czternastu sztuk? W ten sposób można by zakończyć formalnie odbiory, podpisać stosowne protokoły zaraz po przekazaniu certyfikatu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Znacznie by to usprawniło i przyspieszyło proces odbiorów końcowych.

Pan prezes Celejewski dość „miękko" odniósł się do tej kwestii i nie wyraził jasno czy do dzisiaj jest uzgodniona między PKP Intercity a dostawcą, czyli firmą Alstom, procedura odbioru pociągu. I ewentualnie kiedy strony taką procedurę uzgodniły.

Zwracam na to uwagę z tego względu, że państwo posługujecie się nazewnictwem odbioru jako odbiorem fabrycznym. To też nie jest chyba odbiorem w całości a chodzi o to, że spółka Intercity staje się właścicielem pociągu dopiero po odbiorze końcowym. Mamy jeszcze kwestię dokumentacji systemu utrzymania ruchu.

O ile się orientuję, a mówię to z pamięci, musi ją jeszcze zatwierdzić Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Mamy trzy miesiące do uruchomienia połączeń pociągami Pendolino, dlatego z mojej strony, ale myślę, że również ze strony państwa, wymagane jest, żeby jeszcze uzupełnić wypowiedź pana prezesa Celejewskiego.

Po drugie – w odpowiedzi na dezyderat kierowany do premiera mamy pełny dramat, żeby nie powiedzieć wprowadzanie w błąd (a mówię to odpowiedzialnie) Komisji Infrastruktury a również – pana ministra Klepackiego. Chodzi o informacje dotyczące wdrażania systemu ERTMS, czyli Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym.

Cytuję fragment odpowiedzi zawarty na drugiej stronie, akapit drugi: „W 2013 roku zrealizowano działanie pn. Projekt i zabudowa systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E65 Centralnej Magistrali Kolejowej Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie pozwalające na prowadzenie jazd z prędkością rzędu 200 km/h. Dokonano komisyjnego odbioru technicznego urządzeń ETCS, dokumentacji podwykonawczej zadania i uzyskano zezwolenie na eksploatację podsystemu".

Mamy już 10 września 2014 roku, dlatego chciałbym się zapytać czy ten system na pewnych odcinkach linii kolejowej Grodzisk Mazowiecki – Idzikowice nie został zdemontowany ze względu na prowadzone prace torowe i nie będzie musiał być ponownie montowany w torach? Czy np. nie będzie wymagał powtórnego dopuszczenia przez Prezesa UTK?

I kolejne proste pytanie: czy na tym odcinku w grudniu bieżącego roku pociąg Pendolino pojedzie z wykorzystaniem systemu ETCS i z zakładaną minimalną prędkością 200 km/h bez żadnych ograniczeń?

W informacjach zawartych w punkcie 3 odpowiedzi o realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z wdrożeniem programu Pendolino, mamy takie sformułowania, że – cytuję: „Pełen zakres zadań na potrzeby Pendolino będzie zrealizowany do końca listopada br.". Chodzi o obszary LCS Iława i LCS Malbork, gdzie realizowane są roboty modernizacyjne w torach głównych zasadniczych. Podobnie dzieje się na obszarze LCS Działdowo.

Piszecie państwo: „Roboty torowe na szlakach zostały wykonane, trwają roboty na wiaduktach. Zakończenie prac dla przejezdności Pendolino planowane jest do dnia 31 października br. na obu torach z prędkością projektową bez ograniczeń".

Co oznacza „przejezdność Pendolino"? Chcemy się upewnić czy będzie to maksymalna prędkość projektowa? Jak będzie sytuacja wyglądała na przykład w przypadku nieukończenia prac prowadzonych przy obiektach, jakimi są wiadukty? Zwracam uwagę, że jeśli chodzi o harmonogramy prac modernizacyjnych na LCS, czyli lokalnych centrach sterowania, pierwotnie miały być zakończone w 2013 roku i były aneksowane. Można powiedzieć, że jest to dodatkowa okoliczność, o czym tylko dyplomatycznie wspominam.

Jeśli chodzi o Centralną Magistralę Kolejową to, według mojej osobistej oceny, idziemy w scenariusz, którym w 2015 roku będziemy mieli odcinki jednotorowe z uwagi na niezakończenie prowadzonych prac modernizacyjnych. Odpowiecie państwo sami sobie, jak to będzie wpływało na realność nowego rozkładu jazdy.

Już wcześniej na posiedzeniu Komisji Infrastruktury odwoływałem się do dokumentów zespołu pana ministra Michała Boniego, które były prezentowane w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w 2013 roku. Mówiło się o zakończeniu pełnego zakresu robót pod Pendolino na CMK już w ubiegłym roku.

Cytuję jeden z fragmentów odpowiedzi na dezyderat Komisji dotyczący CMK: „Projekt i zabudowa systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E65 CMK Olszanowice-Zawiercie – projekt zakończony. Dodatkowo w ramach projektu CMK zaplanowano przeprogramowanie systemu. Umowa z wykonawcą będzie realizowana do końca października br.”.

Stąd pytanie: dlaczego teraz zaplanowano przeprogramowanie systemu, który blisko rok temu otrzymał certyfikację Prezesa UTK? Z jakich względów jest ona potrzebna? Czy umowa jest już podpisana? Czy po przeprogramowaniu nie będą konieczne testy i ponowna certyfikacja przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego?

W sprawie zaawansowania prac modernizacyjnych na Centralnej Magistrali Kolejowej – polecałbym panu ministrowi, żeby pan minister razem z panami prezesami PKP PLK i PKP Intercity, oraz z udziałem zainteresowanych posłów z Komisji Infrastruktury, mógł ewentualnie sprawdzić fizycznie obecny stan zaawansowania tych robót. Chodzi o weryfikację materiału nam dostarczonego w odpowiedzi na dezyderat. Jest to również w dobrze pojętym interesie pana ministra, który jest ewidentnie wprowadzany w błąd, podobnie zresztą jak Komisja Infrastruktury.

Mówię to też językiem dyplomatycznym.

Ostatnia kwestia na dzień dzisiejszy, o którą chcę się zapytać, dotyczy dynamicznego systemu sprzedaży. Z informacji pana prezesa Celejewskiego nie wynika, żeby w najbliższym czasie funkcjonował system informatyczny, który byłby analogiczny do rozwiązań stosowanych w krajach, w którym cena byłaby uzależniona łącznie od kilku czynników, takich mianowicie, jak relacje połączeń kolejowych, termin zakupu biletu przed podróżą, popyt, godzina i data podróżowania. Np. na pociągi nie cieszące się frekwencją cena biletu byłaby inna.

Czy jest przygotowany i testowany program sprzedaży biletów zawierający łącznie wszystkie wymienione elementy, połączony z systemem rezerwacji miejsc? Chodzi przecież o informacje, które uzyskuje klient, bo informacja o tym, że pasażer kupując bilet z wyprzedzeniem dwutygodniowym, otrzyma 30-procentową zniżkę a z tygodniowym – zniżkę 15 czy 10 procent w stosunku do zakładanej ceny biletu, to nie jest żaden dynamiczny system sprzedaży. Nie ma z nim specjalnie żadnego związku.

Można zadać też pytanie, dlaczego pan prezes upiera się przy cenie 49 złotych? Jeśli nikt nie będzie jeździł pociągami kursującymi np. w południe do jakiegoś miasta metropolitarnego to, po prostu, cenę biletu trzeba obniżyć po to, aby pasażer miał ofertę w cenach porównywalnych z cenami biletów konkurencji, na przykład z takimi jakie oferuje „Polski Bus”. Odwołuję się do konkretnej firmy.

Przed tygodniem porównywałem cenę biletu tej linii autobusowej w relacje Katowice – Warszawa kupionego z wyprzedzeniem półtoramiesięcznym, waha się w kwocie między 10 a 20 zł. Czasami można nawet kupić taki bilet za 5 zł plus 1 zł za rezerwację. W porównaniu z dogmatem, który został ogłoszony półtora roku, że najniższa cena biletu na Pendolino wyniesie 49 zł, jest to kwestia do przemyślenia. Za to państwo odpowiadacie.

Na koniec pytanie najbardziej elementarne: czym się różnią czasy połączeń pociągów Pendolino relacji Kraków – Warszawa, Katowice – Warszawa, Gdynia – Warszawa w stosunku do połączeń eksploatowanych przez tradycyjne ekspresy?

Jeszcze raz kończę wypowiedź informacją: połączenie Katowice – Warszawa – 2 godziny 27 minut. Taki był czas połączenia na tej trasie realizowanego tradycyjnym ekspresem EuroCity w latach 2003-2005.

Jest to więcej niż symboliczne.

Tyle z mojej strony, na tę chwilę.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Prosiłabym o ograniczenie czasu zadawania pytań, bo kolegów i koleżanek jest więcej a jeszcze chcielibyśmy usłyszeć odpowiedzi. Bardzo bym prosiła o krótsze zadawanie pytań.

Następny na liście jest pan poseł Maciej Banaszak, bardzo proszę.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Dziękuję. Szanowna pani przewodnicząca, panie ministrze. Obiecuję, że zdecydowanie będę krócej przemawiał niż przedmówca, chociaż pytania które zadał są, w moim przekonaniu, istotne.

Panie ministrze, w ostatnim czasie pojawiło się więcej informacji na temat kolejnych transzy środków europejskich mających na celu dalszą modernizację infrastruktury kolejowej. Na pewno nas to wszystkich cieszy.

Niestety, pojawiają się też informacje dotyczące dużych opóźnień w rozliczaniu dotychczasowych inwestycji a także naliczania kar umownych przez PKP PLK S.A. oraz braku zauważalnej już współpracy na linii zamawiający – główni wykonawcy. Obawiam się, że dojdziemy za chwilę do sytuacji, jaka miała miejsce jeszcze przy budowie nieszczęsnych autostrad.

Tym niemniej, biorąc pod uwagę temat naszego dzisiejszego posiedzenia Komisji, w szczególności w zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. do eksploatacji taboru kolejowego Pendolino oraz faktu, że omawiana linia gdańska jest w tym kontekście jedną z najważniejszych, byłbym – panie ministrze – zobowiązany za przedstawienie odpowiedzi na pytania, które pozwolę sobie przytoczyć.

Po pierwsze, czy prawdą jest, że opóźnienia na linii gdańskiej spowodowane są złym przygotowaniem inwestycji przez spółkę PKP PLK? To jest pierwsze pytanie.

Drugie – czy problemy z przygotowaniem dokumentacji przetargowej nie wynikają ze zbyt dużej liczby uruchomionych jednocześnie zamówień? Jeśli nie, to jakie są inne powody tych problemów?

I pytanie trzecie: czy spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przewiduje konieczność zapłacenia kar, jakich domagając się wykonawcy prac modernizacyjnych na linii gdańskiej, w tym także Budimex? Jaka jest wysokość przewidywanych kar i czy spółka ma zagwarantowany na to budżet? Czy PKP PLK będzie bilansować te kary karami, które równolegle nalicza innym generalnym wykonawcom?

To są pytania dotyczące infrastruktury kolejowej.

Mam jeszcze pytanie trochę wykraczające poza temat dzisiejszego posiedzenia Komisji, ale jestem winien zadać je w imieniu mieszkańców ziemi wielkopolskiej, których reprezentuję.

Jak wszyscy wiemy, od października wchodzi w życie nowy rozkład jazdy pociągów. Co się dzieje? Wszystkie pociągi Intercity, które jechały z Wrocławia przez Poznań, wypadną z nowego rozkładu. Mój klubowy kolega złożył już odpowiednią interpelację w tej sprawie do ministra. Natomiast chciałem się dowiedzieć co jest powodem takiej zmiany? Dlaczego mieszkańców południowej Wielkopolski odcina się wręcz od bezpośredniego połączenia kolejowego z Warszawą, jednocześnie narażając tak duże miasto, jakim jest Poznań, na ograniczenie niemal do minimum połączeń w relacji Poznań – Warszawa?

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Jerzy Szmit, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ja byłem szybszy od pana posła Szmita.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Ja widziałam najpierw zgłoszenie pana posła Szmita a później pana, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, chciałem poruszyć ekonomiczny aspekt przedsięwzięcia.

W odpowiedzi na dezyderat Komisji przekazaliście państwo informację, cytuję, że „Wszystkie studia wykonalności wykazały zasadność realizacji inwestycji oraz wykazywały, że ekonomiczna stopa zwrotu z projektu wynosi od 7,3% do 10,77%".

To jest bardzo wysoka rentowność, to jest znakomity wynik. Dzisiaj, w przemyśle czy w gospodarce, a – szczególnie – w transporcie, trudno uzyskać tak wysoką rentowność. Spotykamy się z różnymi dziedzinami transportu, to są jakieś marzenia. Ale skoro panowie macie na to dokumenty i skoro tak twierdzicie to będziemy pytać jak to zrealizować i sprawdzić.

Chciałbym wobec tego zapytać: w jakim czasie chcecie uzyskać taką rentowność? Rozumiem, że nie już w roku 2015. A więc w jakim okresie?

I drugie pytanie również dotyczące rentowności przedsięwzięcia. Aby policzyć rentowność, trzeba określić poziom wpływów, jednocześnie pracujecie państwo nad cennikiem, o tym też piszecie w przekazanym nam dokumencie. Trudno określić poziom wpływów, jeśli nie jest znany cennik biletów. Z drugiej strony nie pokazujecie państwo wolumenu przewozów, jaki chcecie osiągnąć a rentowność to jest, przede wszystkim, iloczyn podróżujących osób i cena biletów.

Jeżeli te elementy są nam nieznane to na jakiej podstawie państwo określacie państwo zakładaną rentowność?

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Adam Abramowicz, proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, chciałem się zapytać o pieniądze z naliczania kar.

W odpowiedzi na dezyderat podaliście państwo, że według stanu na dzień 5 sierpnia br. kary wynoszą 14 milionów 400 tysięcy EUR, co jest kwotą bardzo znaczącą. Jak podaliście państwo w informacji, 5 sierpnia będzie przejęty pierwszy skład pociągu Pendolino po homologacji. Wtedy też powinien się zatrzymać, albo zostać ograniczony, system naliczania kar. Tak się nie stało, kary będą dalej rosnąć. Wyliczyłem, że proporcjonalnie do zwłoki, na dzień dzisiejszy kary wynoszą około 20 milionów EUR.

To jest może niezły interes. Może państwo w ogóle nie naciskajcie na Alstom, zarobimy parę złotych na kontrakcie. Skoro kupiliście pociągi o połowę tańsze od oferowanych przez Pesę, może to się dla nas skończyć całkiem dobrym biznesem.

Ktoś poinformował Wysoką Komisję, że pan prezes był w Paryżu i osiągnął porozumienie z Alstomem. Podejrzewam trochę, że porozumienie może dotyczyć właśnie pieniędzy. Byłoby trochę szkoda, gdybyśmy w tym momencie zaprzepaścili tak dużą kwotę.

Dlatego chciałem się zapytać pana prezesa czy odszkodowanie będzie w takiej wysokości i jak jest nadal naliczane? Czy pieniądze będą egzekwowane i jak? Czy państwo oczekujecie, że pieniądze wpłyną do polskiej strony?

To byłoby w zasadzie tyle.

Aby sytuacja była jasna, proszę o bardzo precyzyjną informację czy w Paryżu pan prezes nie zrzekł się jakiejś części czy w ogóle odszkodowań.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję.

Pan poseł Michał Wojtkiewicz, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, jeżeli można, do pana chcę skierować pytanie. Wiem, że jest pan bankowcem…

Poczekam, aż panowie sobie uzgodnicie, żeby nie rozchwiać podzielności pana uwagi. Czy już mogę?

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Proszę bardzo.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dla pana to jest wszystko jedno, tylko że to są nasze pieniądze a widzę, że idą działania na szkodę państwa polskiego. Pan działa na szkodę państwa polskiego i zaraz to panu udowodnię.

Chciałem skierować do pana pierwsze pytanie: kiedy w zasadzie będzie końcowa homologacja Pendolino? Chodzi o datę.

Drugie pytanie; na jakim odcinku cena biletu będzie w wysokości 49 zł?

Panie ministrze, średnia prędkość w 2005 roku i średnia prędkość pana Pendolino dzisiaj na trasie Kraków – Warszawa i Warszawa – Katowice, jeżeliby pan potrafił to obliczyć i podać do publicznej wiadomości; jaka prędkość była w 2005 roku, jaka jest dzisiaj i ile to kosztowało, za jakie pieniądze pan to uzyskał? Zakupił pan tabor za 400 milionów EUR. To właśnie jest działanie na szkodę państwa polskiego. Te pieniądze można było absolutnie zainwestować w polskie technologie, w polską fabrykę, w tych którzy robią wagony. Polska byłaby dzisiaj zupełnie gdzie indziej.

I to jest działanie pana i pana rządu na szkodę Polski.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Pan poseł Piotr Król, proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Pani przewodnicząca, panie ministrze, Wysoka Komisjo, warto przypomnieć, że jesteśmy na szczęście w 2014 roku a przetarg na szybką kolej został ogłoszony w roku 2008.

Może sobie państwo przypominają (choć niektórzy próbują o tym zapomnieć), że wtedy jednym z używanych argumentów przemawiających za tym, że przetarg trzeba organizować i trzeba się spieszyć, było to, że szybka kolej miała ruszyć na piłkarskie Mistrzostwa Europy EURO 2012.

Powiedziałbym żartobliwie, że z projektem skończyło się tak samo, jak z wyjściem piłkarskiej reprezentacji Polski z grupy.

Mówiąc już zupełnie poważnie…

Przepraszam, czy byłby pan łaskaw poświęcić mi trochę uwagi?

Dziękuję serdecznie.

Zupełnie zabawnie w kontekście tego, że mamy rok 2014, brzmi jedno z kryteriów, które było brane pod uwagę przy przetargu, że poza ceną i oceną techniczno-funkcjonalną, liczy się termin dostawy. To tak tytułem wprowadzenia. Mam wrażenie, że autorzy odpowiedzi na dezyderat troszeczkę się na tym poślizgnęli.

Pan minister Polaczek niezwykle cennie wypunktował rzeczy, które dotyczą odpowiedzi na dezyderat. Pozwolę sobie skupić się w związku z tym na konsekwencjach, które wdrożenie projektu Pendolino będzie rodzić dla mieszkańców wielu miejscowości.

Po pierwsze, bardzo intrygujące było, kiedy pan prezes referując, kiedy jeszcze nie nastąpiło żadne pytanie, już mówił czy próbował mówić, o tym jakie są konsekwencje wdrożenia projektu Pendolino dla miejscowości, do których pociągi będą jeździć.

Dlaczego o tym mówię? Wydawałoby się, że wdrożenie projektu Pendolino stworzy nową jakość. Być może ono ją stworzy dla niektórych miejscowości, natomiast nie dla relacji, które państwo określili. W mojej ocenie, kluczowa kwestia, o której chciałbym dzisiaj usłyszeć, to jakimi kryteriami będziemy się posługiwali, żeby przyjąć, że Pendolino będzie poruszało się po takich a nie innych relacjach.

Pytam o to nie bez kozery, ponieważ z tego co sobie przypominam, w pierwotnych zupełnie, pierwszych założeniach, było między innymi takie, że Pendolino będzie jeździć do Bydgoszczy (reprezentuję ziemię bydgoską i o nią będę się upominał). Przypominam, że Bydgoszcz jest miastem większym od Katowic. Z projektów i z planów rozkładu jazdy, które teraz państwo przedstawiają wynika, że Bydgoszcz zostanie pominięta.

Ponieważ mam potrzebę uczestniczenia dzisiaj jeszcze w posiedzeniu innej komisji sejmowej, proszę o udzielenie odpowiedzi na wszystkie pytania również na piśmie.

Dlaczego o to pytam? Jeżeli wdrażamy jakiś nowy projekt i wdrażamy nowy rodzaj usługi nowymi pociągami, które mają się poruszać z dużą prędkością na określonych liniach to wydawałoby się, że ośrodki miejskie, tych osiem, dziesięć największych polskich miast, zostanie skomunikowanych.

Przypominam, że Bydgoszcz jest w pierwszej ósemce miast w Polsce.

Wydawało mi się w sposób naturalny, że jeżeli pociągi Pendolino nie będą docierały do największych ośrodków metropolitarnych to oferta zostanie uzupełniona pociągami ekspresowymi. Chciałbym wobec tego zapytać państwa, czy prawdą jest, że państwo planują wdrożyć program i pociągi Pendolino będą jeździć tylko do niektórych miast Polski? Jednocześnie do miast, które ominą pociągu Pendolino a które są jednymi z największych miast polskich, planujecie jeszcze państwo zlikwidować pociągi ekspresowe?

Konkretnie chciałbym zapytać czy prawdą jest, że pociągi, które obsługują relację Warszawa – Gdynia przez Kutno i Bydgoszcz (a są to pociągi ekspresowe „Neptun", „Kaszub" i „Artus") będą jeździły w nowym rozkładzie jazdy czy nie?

Panowie, ludzie pytają, w jakim celu mają płacić podatki. A płacimy podatki. Państwo powiedzieliście, że będziecie realizowali projekt szybkich kolei na EURO-2012, co skończyło się kompletnym fiaskiem. Dalej pozbawiacie niektóre większe miejscowości Polski dostępu do Pendolino. I jeszcze w nagrodę miejscowości, które zostają pozbawione dostępu do Pendolino, mają jeszcze być pozbawione dostępu do pociągów ekspresowych. Pojawia się pytanie jest sens budowania dworców kolejowych w takich miejscowościach? Bo pociągi towarowe raczej się na nich nie zatrzymują.

Bardzo bym prosił o wytłumaczenie i proszę o odpowiedź na piśmie, z jakich analiz wynikało, że pociągi Pendolino nie mogą się zatrzymywać w Bydgoszczy? Czy prawdą jest, że pociągi ekspresowe „Neptun", „Kaszub" i „Artus" od grudnia tego roku nie będą obsługiwały relacji Warszawa – Gdańsk przez Kutno i Bydgoszcz i pociągi te zostaną zlikwidowane?

Wydawałoby się, że z racjonalnego punktu widzenia, oferta Pendolino powinna być uzupełniona pociągami ekspresowymi i Pendolino nie będzie używane jak jakiś dziwny pretekst do tego, aby likwidować pociągi ekspresowe ma relacjach, na których Pendolino w ogóle się nie porusza, albo na stacjach na których w ogóle się nie zatrzymuje.

Ze względu na poziom napięcia, jaki powoduje między innymi na ziemi bydgoskiej wstępny plan rozkładu jazdy pociągów od grudnia, który się przedostał do Internetu, bardzo bym prosił, żebyście państwo odpowiedzieli na piśmie. Jakie szczególne były argumenty przemawiające za tym, że Bydgoszcz została pozbawiona dostępu do Pendolino? Jeżeli panom się wydaje, że my to zostawimy tak-sobie, że pozbawicie nas dostępu do pociągów ekspresowych, to smutno będziecie tę decyzję wspominać.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle.

Pan poseł Krzysztof Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Odpowiedź pana ministra na dezyderat jest dosyć obszerna, ale – panie ministrze – nie odpowiada jednak na podstawowe pytania. Jeżeli weźmiemy pod uwagę najważniejsze informacje, które są podawane, nie ma na nie odpowiedzi. Mówimy o prędkości 200 km/h a cały program Pendolino i jego efektywność gospodarcza była sporządzana w oparciu o maksymalną prędkość 250 km/h. Nie ma odpowiedzi na pytanie, ile czasu będzie trwało ustępstwo od zakładanej prędkości i jakie będą tego skutki dla rozkładu jazdy pociągów.

Mówił już o tym pan minister Polaczek. To jest jednak bardzo ważna rzecz.

Zgoda na pięć lat ograniczenia prędkości do 200 km/h, jak wynika z odpowiedzi na dezyderat, stwarza nową sytuację, biorąc pod uwagę amortyzację. Pociągiem o tej samej wygodzie podróżowania, ale poruszające się z maksymalną prędkością 200 km/h, nie musi być skład typu ED250, czyli Pendolino, tylko inny pociąg, którego koszt zakupu

jest o 30-40% mniejszy. Jeżeli zatem bierzemy pod uwagę pięcioletni okres, o którym mówiłem, to widać z tego, że jest to potężny błąd gospodarczy.

I druga rzecz – mówiąc o zawansowaniu poszczególnych inwestycji infrastrukturalnych, związanych z wdrożeniem programu Pendolino, państwo nie podajecie, ile w sumie mamy linii kolejowych, po których mają jeździć składy Pendolino. Biorąc nawet pod uwagę poważne obniżenie efektywności projektu poprzez obniżenie maksymalnej prędkości do 200 km/h, nie wiemy, jakie – od 14 grudnia tego roku – będą uzyskiwane maksymalne prędkości Pendolino. Nie wiadomo też na jakiej długości linii Pendolino będzie się poruszało z prędkością do 160 km/h. Nie wiemy jakie kłopoty są związane z tym, że pociąg nie będzie mógł jechać z prędkością 250 km/h, nawet jeśli będzie miał homologację.

To jest rzecz niezwykle istotna.

Właściwie z informacji zawartych w odpowiedzi ministra nie widzimy konkretów i skutków tego, co się obecnie dzieje z realizacją projektu Pendolino. Nie ma pokazanej sytuacji, która zaistnieje w dniu 14 grudnia, kiedy wejdzie w życie nowy rozkład jazdy pociągów i wystartuje Pendolino. Nie pokazano, na ilu kilometrach linii pociągi Pendolino będą uzyskiwały taką a taką prędkość od 14 grudnia br. i jak to będzie ulegało zmianie na przykład od wakacji. Ile wówczas przybędzie odcinków linii, na których pociągi będą już jechały z prędkością 200 km/h, a od nowego rozkładu jazdy przybędzie tyle a tyle kilometrów linii pod Pendolino.

Po to skierowaliśmy dezyderat do premiera, że chodziło nam o spójną działalność w zakresie tworzenia budżetu państwa, kierowania środków budżetowych, itd. W tym momencie interesuje nas nie tylko, jak państwo chcecie rozwiązać problem realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Do takiej informacji musiałby być dołączony harmonogram finansowania inwestycji i jak to dalej będzie szło. Mówienie tylko o tym, że wkład własny spółki wynosi 10% to trochę za mało. Kto w takim razie będzie spłacał kredyt Europejskiego Banku Inwestycyjnego?

Z drugiej strony, mamy ostatnio corocznie informacje o spadku ilości pasażerów Intercity. Z informacji medialnych, bo innych – niestety – nie otrzymujemy, widać, że spółka bardzo poważnie się „kładzie". Wdrażane i zmieniane są różnego rodzaju programy restrukturyzacyjne. Ich efekt jest taki, że w ciągu ostatnich pięciu lat nastąpił spadek liczby podróżnych korzystających z usług Intercity na poziomie blisko 40%. Z punktu widzenia działalności spółki to jest po prostu katastrofa.

Jeżeli tak spojrzymy na sprawę to potrzebna jest nam odpowiedź na liczne pytania. Robimy potężny program, który – wiadomo – sam nie będzie się spłacał, przecież pod projekt Pendolino został zrobiony potężny program inwestycyjny Polskich Linii Kolejowych. Tak potężny, że położył realizację zadań związanych z poprawą warunków podróżowania, wynikających z modernizacji linii kolejowych na innych odcinkach. To wszystko jest przecież związane z założoną efektywnością całego przedsięwzięcia, także pokazania trochę inaczej naszego kraju, ale także efektów gospodarczych i społecznych, jeśli chodzi o podróżowanie.

Jeżeli mówimy o planie finansowym do projektu Pendolino a zapominamy o planie finansowym spółki PLK PLK, to jest potężne przekłamanie. Jeślibyśmy założyli osiąganie maksymalnych prędkości 200 km/h to cały program inwestycyjny PLK byłby tańszy o 30%. Chodzi zasadniczo o wyprostowanie bardzo wielu łuków torów na liniach kolejowych, łagodniejszych przy prędkościach do 250 km/h. Powoduje to od razu zmianę całości zakresu modernizacji linii na bardzo wielu odcinkach, zmienia się cała technologia współpracy tachografu z siecią, właściwie wszystko co jest związane z ruchem pociągów.

Założono spokojne przejście na jazdę pociągów z prędkością 200 km/h. Brakuje jakiejkolwiek informacji na jaki czas i po co to robimy i jakie skutki, jakie konsekwencje wyciągnięto z pomyłek, które nastąpiły. Widać przecież wyraźnie, że w założeniach wyjściowych nastąpiły olbrzymie pomyłki i przekłamania. Nawet z przedstawionej informacji wynika, że program Pendolino od pierwszego dnia jego przyjęcia był niewykonalny. Jeżeli tak, jeżeli ktoś przyjął taki program, który od pierwszego dnia przyjęcia był niewykonalny, to potrzebna jest jakaś informacja dla Komisji, dla Sejmu, dlaczego się takie działania podejmuje.

W Sejmie, przy uchwalaniu budżetu państwa, kłócimy się o 500 tysięcy złotych w budżecie i takie poprawki nie są przyjmowane. W przypadku tego projektu mamy wydatki liczone w setkach i w miliardach złotych, z którymi się spokojnie nie liczymy, że nie przynoszą zakładanego efektu. Ta rzecz jest niezwykle istotna.

W moim przekonania, przynajmniej z punktu widzenia tego, o czym ostatnio mówią media, nie mówiąc już o tym co przekazuje nam ministerstwo, informacja ministra jest całkowicie nieprzekonywująca. Jednak pewnych informacji media przekazują nam trochę więcej niż ministerstwo. Ponadto informacja ministra sprawia wrażenie, że została tak sformułowana, żeby niektórych rzeczy nie dopowiedzieć.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Teraz pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Patrząc na dyskusję, która miała miejsce podczas wcześniejszego posiedzenia Komisji Infrastruktury czy na dezyderat kierowany do rządu w sprawie wdrożenia projektu Pendolino na polskich torach, odnoszę nieodparte wrażenie, że kierownictwo PKP, kierownictwo spółek kolejowych a również pan minister odpowiedzialny za sprawy kolei, przychodzą na nasze posiedzenia z nadzieją, że przeczekają te dwie godziny, jakoś przeżyją dyskusję i…do następnego razu.

Otóż, wobec takiej sytuacji, będę oszczędny w uzasadniania, zadam jedynie pytania, bo uważam że uzasadnienia nie odnoszą żadnego skutku, ale ludziom odpowiedzialnym za projekty, którzy nie tylko chcą przeczekać dany sobie czas na zarządzanie konkretnym obszarem przestrzeni publicznej, ale osobom odpowiedzialnym za projekty, które chcą zrealizować, tym osobom na pewno przydatne są takie uzasadnienia. I te osoby wyciągnęły wnioski choćby z debat przeprowadzonych na posiedzeniach sejmowej Komisji Infrastruktury, abstrahując jak traktują posłów, wszystkich uczestników debaty.

Patrząc na odpowiedź na dezyderat kierowaną do Komisji uważam, że traktują sobie co najmniej lekce. Odebrałbym to tak, że kpią sobie po prostu z polskiego parlamentu.

Może nie świadomie, ale panowie, kpicie sobie po prostu.

Skierowaliśmy dezyderat, aby uściślić odpowiedź, albo inaczej – pozbyć się pewnych wątpliwości związanych z wdrożeniem projektu Pendolino. Wysłaliście państwo odpowiedź śliską, nijaką, absolutnie nieprecyzyjną. W przypadkach, kiedy pewne plany macie już zrealizowane, piszecie „ tak, to zostało zrobione”. Natomiast wszystkie pozostałe informacje obliczone są na brak szczegółowej wiedzy parlamentarzystów. Może oceniacie, że posłowie czytają pisma bez zrozumienia ich treści? Może uważacie, że jakoś tam będzie, przeżyjecie kolejną wizytę w Sejmie i… do następnego razu.

Powiedziałbym tak: panowie, wszyscy do Brukseli nie pojedziecie, was wszystkich immunitet europejski nie obejmie. I to nie jest tak, że projekt wart wiele miliardów złotych można sobie traktować ot, tak sobie, wyjdzie albo nie wyjdzie, albo zmarnujemy miliardy, albo te miliardy zaczną pracować.

To nie jest kwestia plamy na honorze, to jest kwestia odpowiedzialności. Mówię o tym absolutnie odpowiedzialnie, jestem śmiertelnie poważny.

W każdym przedsiębiorstwie, w każdej instytucji, szef odpowiada za wydatkowane pieniądze, obojętnie czy jest to instytucja administracji rządowej czy samorządowej, instytucja finansowa czy zakład produkcyjny. To nie jest tak, że szef decyduje o wydatkowaniu miliardów złotych i, jeżeli pieniądze idą w błoto albo w części nie pracują, są zmarnowane, ot, tak sobie, przestaje być szefem. Co najwyżej powie „ nie udało się, taka była zima”, albo było za dużo deszczu, albo za dużo słońca.

Był taki jeden minister, który tak tłumaczył kwestie związane z budową autostrad w Polsce.

Tyle tytułem uzasadnienia.

Będę oszczędny w uzasadnieniu dla konkretnych pytań.

Z góry zastrzegam: bardzo proszę o udzielenie dzisiaj konkretnych, ścisłych odpowiedzi, ale nie w formie ogólnikowej, bo taki kit, panowie, możecie wciskać pani minister, która dzisiaj pakuje walizki i wyjeżdża do Brukseli. Ona być może nie będzie w to głębiej ingerowała. Bardzo więc proszę o odpowiedź nie tylko werbalną, bardzo konkretną, ale również na piśmie, na tę odpowiedź pisemną oczekuję.

Na jakich odcinkach pociąg Pendolino osiągnie maksymalną prędkość roboczą zakładaną w kontrakcie? Proszę wymienić konkretne odcinki, podać ich długości procentowe w stosunku do długości całej trasy?

Na jakich odcinkach…Chodzi o prędkość eksploatacyjną. W szczegółowej specyfikacji zakupu ustalone były konkretne warunki zamówienia. Aby je spełnić, część domniemanych kooperantów musiała odejść od złożenia oferty.

Wobec tego mam precyzyjne pytanie: na których odcinkach, od 15 grudnia zostanie osiągnięta prędkość eksploatacyjna, która jest oczekiwana w umowie? Proszę o podanie tych odcinków, ich długości na konkretnych trasach. I do jakiego poziomu zostanie ta prędkość obniżona? Proszę również o podanie, bo to jest kwestia zasadnicza tego obniżenia, jakie będą powody obniżenia prędkości i w jakim czasie zostaną usunięte? Kiedy te przyczyny przestaną wpływać na obniżenie prędkości i pociąg będzie jeździł z pełną prędkością eksploatacyjną?

Czy pociągi posiadają certyfikaty czy będą dopiero je posiadały? Proszę o odpowiedź, bowiem do końca nie jest to jasne. Czy strona rządowa wpłynęła na obniżenie a raczej – na zmianę jakości kryteriów będących podstawą wydania certyfikatów? Czy certyfikaty wydaje się w odniesieniu do tych samych przepisów, które obowiązywały przed rokiem czy przed dwoma czy przed trzema laty?

Dlaczego pozwoliłem sobie na takie bardzo drastyczne określenie „wciskanie kitu", używając języka młodzieżowego?

Proszę państwa, jeżeli w odpowiedzi posłom na dezyderat w przypadku modernizacji linii kolejowej E65 na odcinku Warszawa – Gdynia pisze się, że „Pełny zakres robót na potrzeby Pendolino będzie zrealizowany do końca listopada br." Podobnie w przypadku modernizacji linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa -„Pełny zakres robót pod Pendolino będzie zrealizowany do końca listopada br." I dalej: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Kozłów – Kraków Główny" – „Pełny zakres robót na potrzeby Pendolino będzie zrealizowany do końca listopada br." Dalej „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 1, 133, 160, 186..,"itd. I znowu zdanie „Pełny zakres robót na potrzeby Pendolino będzie zrealizowany do końca listopada br.". Dalej –„Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa -Fosowskie". Znowu zapewnienie, że „Pełny zakres robót pod potrzeby Pendolino będzie zrealizowany do końca listopada br".

Oceniam, że to jest właśnie forma kpiny nie tylko z parlamentu, ale podejrzewam, że również z pana, panie ministrze, bo pan nie musi wiedzieć, że pełne zakończenie robót nie oznacza wcale dopuszczenia linii kolejowej do eksploatacji. Pełne zakończenie robót to jest (na budowie) wewnętrzny odbiór techniczny przez inżyniera kontraktu czy przez inne służby, które nadzorują wykonawcę. To jest też przygotowanie dokumentacji do przeprowadzenia odpowiednich badań i sprawdzian oraz przygotowanie dokumentacji do zgłoszenia obiektu do odbioru technicznego, co ma być podstawą do przejęcia odcinka do eksploatacji. Zakończenie robót na jakimkolwiek placu budowy nie jest jednoznaczne z tym, że obiekt realizowany na placu budowy nadaje się do użytkowania. Do tego często jest jeszcze daleka droga.

Wobec tego zadaję pytanie: jakie są konkretne, przewidywane terminy dopuszczenia do eksploatacji pociągów na wymienionych odcinkach linii kolejowych? Proszę nie używać sformułowania „Pełny zakres robót na potrzeby Pendolino będzie zrealizowany do końca listopada br.", proszę o określenie dla każdego z tych odcinków linii wymienionych w odpowiedzi na dezyderat, kiedy zostanie dopuszczony do eksploatacji? Chodzi o konkretny odcinek.

I tyle, co do dezyderatu.

Ale nie można przejść do porządku dziennego nad debatą na ten temat w sytuacji, kiedy na Forum Ekonomicznym w Krynicy pan prezes PKP S.A. Jakub Karnowski podczas jednego z paneli stwierdził, cytuję treść artykułu, do którego nie było sprostowania, nie pojawiły się też informacje, że wypowiedzi pana prezesa zostały przeinaczone przez dziennikarzy. Cytuję: „Prezes Karnowski od razu zastrzegł, że rozpoczęcie przez legendarny włoski pociąg służby w barwach PKP od 14 grudnia wcale nie jest pewne na 100%. Uwzględniając obecną fazę ciężkiego procesu homologacji realnie ocenił prawdopodobieństwo na 80%".

Moje pytanie dotyczy pozostałych 20%. Na jakim poziomie Grupa PKP S.A., PKP Intercity i pan, panie ministrze, jesteście przygotowani na wypadek, kiedy te 20% stałoby się realne (czego nikomu nie życzymy i sobie też)? Ale, jeżeli prezes PKP S.A. mówi, że jest jedna piąta i, że w jednej piątej istnieje prawdopodobieństwo, że 15 grudnia projekt nie zostanie uruchomiony, powstaje pytanie jak jesteście do tego przygotowani? Proszę o podanie planu awaryjnego. Proszę o podanie które pociągi zastąpią pociągi Pendolino. Jak zostanie zrealizowane zapewnienie taboru, aby uruchomić rozkład jazdy?

Nie chcemy bowiem przeżywać kolejnych horrorów i widzieć w dziennikach, w wiadomościach czy w informacjach medialnych fotografii ludzi stojących tysiącami na peronach po 15 grudnia. Nie chcemy kolejnych kwiatów dla ministra odpowiedzialnego, bo nie będzie już tego ministra, pani minister będzie w Brukseli. Wówczas jedynym hasłem, jakie zapewne będzie się przewijało to hasło: „nie zostawię po sobie bałaganu, jak Bieńkowska".

Bardzo proszę o te 20%...

Mało tego, panie prezesie, proszę o podanie informacji, co jest podstawą twierdzenia, że w dwudziestu procentach projekt jest zagrożony. Z czego to wynika?

Proszę o wszystkie odpowiedzi również na piśmie.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Czy ktoś jeszcze prosił o głos?

Proszę, pan poseł Bartłomiej Bodio.

Poseł Bartłomiej Bodio (PSL):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca, chciałem również zapytać władze PKP.

Słuchając wszystkich wcześniejszych wypowiedzi odnoszę wrażenie, że kontrakt ma potrwać piętnaście minut, tak jak wydarzenie EURO czy jakieś inne zawody sportowe. Zdaje mi się jednak, że kontrakt jest zawierany na wiele lat i szykując specyfikację istotnych warunków zamówienia przewidywaliśmy rozwój technologii oraz rozwój gospodarczy i społeczny kraju.

W związku z tym wszystkie krańcowe wartości, które ma spełnić ten sprzęt, przynajmniej w moim przekonaniu, miały być ewolucyjnie z czasem wdrażane.

Mam pytanie do władz PKP: jakie są przyczyny wskazania, żeby pociąg Pendolino w pierwszym okresie jeździł z prędkością poniżej 250 km/h? Czy coś się stanie, jeśli wagony będą jeździły wolniej? Czy coś się stanie jeśli w początkowym okresie będą korzystały na przykład, z systemu SHP a nie koniecznie od razu z systemu ERTMS2? Jak to jest tym wszystkim? Czy naprawdę musimy rozpętywać burze i „bić pianę", nie wiadomo z jakiego powodu?

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle.

Pan poseł Polaczek, ostatnie pytanie.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Trzy pytania, pani przewodnicząca.

Mój przedmówca wprowadził trochę atmosferę wesołości. Myślę, że po prostu to pominiemy.

Mam formalne pytanie do pana prezesa Urzędu Transportu Kolejowego: czy w świetle ustawy o transporcie kolejowym spółka PKP Intercity wystąpiła już o korektę licencji? W mojej ocenie, dopuszczenie taboru w Polsce do ruchu pociągu z prędkością 200 czy 250 km/h, wymaga takiego wniosku. Czy coś takiego wpłynęło do pana prezesa? Po prostu generalnie uwaga do pana prezesa: czy w świetle regulacji wynikających z udzielania koncesji i ewentualnie zmiany, widzi pan formalną konieczność wystąpienia przez przewoźnika do prezesa UTK?

Pytanie drugie dotyczy wielkości dotacji dla spółki PKP Intercity w bieżącym roku wynikających z usługi publicznej, którą ta spółka realizuje. Czy prawdziwe są nieoficjalne informacje o tym, iż dotychczasowa kwota dotacji zostanie zwiększona o minimum dodatkowych około 100 milionów złotych? Przede wszystkim czy będzie dodatkowa dotacja z budżetu dla Intercity w roku bieżącym?

Ostatnie pytanie chcę zadać na kanwie planu finansowego, o którym wspomniał pan prezes Celejewski. Kilka dni temu zwróciłem się z interpelacją do pani premier, żeby zakres wniosku o dofinansowanie środkami europejskimi uwzględniał również realizację takich połączeń docelowych, jak Rzeszów, Bielsko-Biała, Gliwice i Wrocław. O ile mi wiadomo, Wrocław się utrzymał w nowym rozkładzie jazdy, co do tego połączenia nie było jakiś sporów. Natomiast na Śląsku, w województwie śląskim, duże poruszenie wywołały plany likwidacji docelowego połączenia do Gliwic i do Bielska-Białej. Podobnie było w przypadku połączenia do Rzeszowa.

Czy pan minister widzi jakieś problemy związane później z rozliczeniem projektu Pendolino w taki sposób, że przynajmniej przez jakiś czas, zakres połączeń związanych z dofinansowaniem środkami europejskimi, mówiąc bardzo prosto, nie będzie zgodny z rozkładem jazdy?

To też już było korygowane przez pana prezesa Celejewskiego, mówię o połączeniu do Gliwic. W regionie było duże poruszenie związane z tym, że połączenie, planowane przecież w ramach projektu Pendolino, zostało później z nieznanych powodów zlikwidowane.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Bardzo proszę stronę rządową o odpowiedzi.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, na wstępie dwie uwagi natury generalnej.

Może warto się zastanowić, jak będziemy procedować na posiedzeniach tej Komisji, w jakim stopniu szczegółowości chcecie państwo otrzymywać informacje. Z jednej strony na samym początku posiedzenia jeden z posłów raczył był powiedzieć, że „byliśmy zarzucani szczegółami ", itd. natomiast z drugiej strony część posłów ma wielkie oczekiwania do bardzo szczegółowych odpowiedzi.

Odpowiedź na dezyderat Komisji była bardziej ogólna i wpisywała się bardziej w ten pierwszy postulat. Natomiast, tak jak mówię, jeżeli istnieje potrzeba, żeby bardzo szczegółowo odnosić się do wszystkich zagadnień, to jesteśmy jak najbardziej w stanie przedstawiać odpowiedzi dotyczące bardzo szczegółowych odcinków linii czy torów i na jakim ich kilometrze co się wydarzyło.

Druga rzecz – jestem również troszeczkę rozczarowany poziomem emocjonalności i forowanymi wyrokami i oskarżeniami o działanie na szkodę państwa polskiego, straszenie prokuraturą, bo tak odebrałem wypowiedź pana posła Adamczyka. Z całym szacunkiem dla pana posła, ale tak doświadczony parlamentarzysta, z takim autorytetem, wiceprzewodniczący Komisji, przecież dobrze wie, że póki co, polska prokuratura jest niezależna i sądy są niezależne. W związku z tym przesądzanie…

Może państwo macie w planie to zmienić, nie wiem.

Natomiast przesądzanie i rzucanie takich oskarżeń jest niestosowne. Wydaje mi się, że nie tak się buduje autorytet parlamentu i osobisty.

To takie moje ogólne spostrzeżenie.

Wracając już do pytań. Ponieważ miały one charakter bardzo szczegółowy, szczególne pytania pana posła Polaczka, które w wielu miejscach dotyczą poszczególnych odcinków budowanej infrastruktury kolejowej, odpowiedzi będziemy też udzielać takim systemem jak odnosiliśmy się do dezyderatu. Najpierw więc sprawy związane z infrastrukturą kolejową i postępem prac na poszczególnych odcinkach linii. W tym przypadku jak najbardziej kompetentny do udzielenia odpowiedzi będzie pan prezes Paszkiewicz. Sprawy związane z wdrożeniem projektu, czyli samego pociągu Intercity, jak również z cenami biletów – pan prezes Celejewski. Następnie chciałem również poprosić pana prezesa Karnowskiego, aby może też jako uczestnik rozmów z Alstomem, powiedział panom kilka słów o tym jak wyglądały negocjacje.

Pytań było bardzo dużo, w wielu przypadkach państwo posłowie prosili o odpowiedź na piśmie. Rozumiem, że tam gdzie padły takie prośby, możemy po prostu na pytania odpowiedzieć na piśmie, szczególnie na te kwestie, o które pytania były bardzo konkretne, np. procentowe wyliczenia, itp.

Czy mam dalej mówić, bo zgłasza się pan poseł?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jedno podstawowe, elementarne pytanie do pana, jako do przedstawiciela rządu, które postawiłem jako pierwsze jeszcze przed rozpoczęciem dyskusji merytorycznej: jaką pan, jako minister rządu, ma dzisiaj wiedzę ile kilometrów linii kolejowej w grudniu 2014 roku będzie dopuszczone do poruszania się taborem Pendolino minimalnie na poziomie 200 km/h, czy 250 km/h?

Jak potwierdzał pan prezes Celejewski na Międzynarodowym Forum Eko nomicznym w Krynicy.

Jest to pytanie z gatunku nieszczegółowych, ale takich, na które minister transportu powinien umieć odpowiedzieć, zwłaszcza na trzy miesiące przed wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy i uruchomieniem projektu. I przedstawić taką informację Komisji Infrastruktury jako informację miarodajną.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Bardzo proszę o nieprzerywanie odpowiedzi.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sekundeczkę.

Panie przewodniczący, proszę państwa, oczywiście, w tej chwili włączam się do dyskusji na posiedzeniu całej Komisji. Zachowujmy określony, przyjęty porządek obrad Komisji.

Pani przewodnicząca przekazała mi, że odbyła się runda pytań, wszyscy zainteresowani posłowie zadali pytania. Przed chwilą pani przewodnicząca udzieliła głosu panu ministrowi, pan minister udzielał odpowiedzi. W związku z tym bardzo proszę, dotychczas nie było praktyki, żebyśmy sobie przerywali i prowadzili polemikę.

Mogę, ewentualnie, dopuścić do zadania dodatkowych pytań czy dodatkowego pytania, ale naprawdę proszę umożliwić udzielanie odpowiedzi. To jest bowiem podstawowa kwestia.

W jakiej sprawie, panie przewodniczący?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W kwestii formalnej, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, jest dobrem zwyczajem, aby na zakończenie wypowiedzi osoby występującej z mównicy sejmowej czy w trakcie posiedzenia sejmowej komisji, osobie która źle zinterpretowała wypowiedź poprzednika imputując, że w wypowiedzi zawarte zostały kwestie, które nie zostały wypowiedziane, a więc dobrym zwyczajem jest danie możliwości sprostowania. Chodzi o kwestie merytoryczne poruszone przez pana ministra.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zgoda, ale po zakończeniu wypowiedzi.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pan minister zakończył wypowiedź.

Panie przewodniczący, jeżeli premier występuje *ad vocem*, przepraszam – tytułem sprostowania i może wystąpić z mównicy sejmowej, żeby swoich ministrów dopuścić do głosu to po wystąpieniu pana ministra również można się wypowiedzieć w formie sprostowania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze, tego po prostu nie neguję, ale – czy słyszymy się o czym rozmawiamy?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, słyszymy się, panie przewodniczący.

Dlatego też…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę umożliwić panu ministrowi udzielenie odpowiedzi.

Panie ministrze, czy pan zakończył swoją wypowiedź czy też została ona przerwana?

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Jeżeli pan poseł Adamczyk odczuwa wielką potrzebę wypowiedzenia się ad vocem, to…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, na posiedzeniu Komisji to przewodniczący prowadzi obrady, proszę dostosować się do ustaleń regulaminu.

Czy pan minister skończył wypowiedź?

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Nie, jeszcze wypowiedzi nie skończyłem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę o kontynuowanie.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Zanim przejdziemy do szczegółów, chciałbym się jeszcze odnieść do dwóch rzeczy.

Pierwsza rzecz, którą państwo podnosiliście w dyskusji, moim zdaniem, istotna to kary umowne i czy z nich zrezygnujemy. Niektórzy z wielkim przekonaniem głosili, że na pewno z nich zrezygnujemy i z tego tytułu państwo polskie poniesie straty.

Część opóźnień czy część perturbacji, które mieliśmy z Alstomem (powiedziałbym, że zdecydowana większość), wynika z tego, że nie chcieliśmy odpuścić kar umownych. Podejrzewam, że gdybyśmy je odpuścili, cały proces potoczyłby się prędzej. Kwestie związane z homologacją i inne kwestie były używane przez Alstom jako element nacisku na naszą stronę po to, abyśmy odpuścili kary umowne, które są naliczane z tytułu opóźnienia projektu. Taka była ich taktyka negocjacyjna i ona jakby nie zmieniła się również do dzisiaj. Nasz partner mówi – „ Ok, wy nam nie odpuścicie kar umownych, w związku z tym my nie będziemy składać takiego wniosku. W końcu i tak będziecie musieli odpuścić, ponieważ, proszę bardzo, zobaczcie co się dzieje, ilu posłów o to się dopytuje. Będzie duży nacisk medialny i na pewno z tego nie zrezygnujecie.”

W związku z tym trzeba powiedzieć, że nie rezygnujemy z kar umownych, chyba że w zamian za coś. Kara umowna, jak zwykle, jest płacona z ostatniej faktury i proszę bardzo, jakieś prace dodatkowe czy jakieś inne rzeczy, które by się ewentualnie pojawiły, częściowo możemy rozliczyć karami. Natomiast co do idei, co do zasady rezygnacji z kar umownych, takiego zamysłu nie ma.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Polaczka, który wyrwał mnie do tablicy, odpowiem tak: panie ministrze, melduję…

Może to złe słowo, raczej powiem, co wiem na dzień dzisiejszy: na koniec 2015 będzie około 8% torów a w 2016 roku 17% torów, czyli dwieście osiemdziesiąt kilka kilometrów, jeśli chodzi o trasę…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan minister obiecał na rok 2016 więcej…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, bardzo proszę, przed chwilą o tym mówiliśmy.

Naprawdę, kto jak kto, ale przecież pan poseł był ministrem i wie, że jak się udziela odpowiedzi, to wykonaniu zadania nie pomaga takie wejście, jak pana przed chwilą.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Jeśli państwo pozwolą, pominiemy odpowiedzi na pytania, których autor zwrócił się o przedstawienie odpowiedzi na piśmie.

Natomiast pana prezesa Paszkiewicza poproszę o odniesienie się do pozostałych kwestii szczegółowych i do pytań pana posła Polaczka a są to bardzo istotne pytania dotyczące postępu prac na określonych odcinkach inwestycyjnych spółki PKP PLK.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, panie prezesie, o kontynuowanie.

Prezes PKP PLK S.A. Remigiusz Paszkiewicz:

Przypomnę tylko państwu, że oprócz odpowiedzi na dezyderat, mieliśmy okazję spotkać się nie tak dawno. I na tym spotkaniu między innymi osobiście udzieliłem odpowiedzi na część pytań, które zostały zadane między innymi przez pana ministra, pana posła Polaczka.

Oczywiście, z przyjemnością to wszystko powtórzę.

Otóż, proszę państwa, prędkość i czasy przejazdów zależą co najmniej od trzech podstawowych rzeczy. Po pierwsze – od parametrów drogi kolejowej i zasilania trakcyjnego, po drugie – od technologii zastosowanej w taborze i pojazdach poruszających się po torach., po trzecie – od przepisów określających zasady bezpieczeństwa przy prowadzeniu ruchu kolejowego. Wszystkie te trzy czynniki mają jednoczesny wpływ na możliwości osiągania prędkości i na czasy przejazdów.

Weźmy na przykład tory, na których w ramach projektów modernizacyjnych podnosimy prędkości do 160 km/h w dużych projektach modernizacyjnych. Oznacza to ni mniej ni więcej, że prędkość 160 km/h odnosi się tylko do taboru konwencjonalnego. Chyba, że mamy do czynienia z taborem typu ED250, który ma zupełnie inną charakterystykę dynamiczną. Krótko mówiąc, taki pociąg szybciej przyśpiesza i szybciej osiąga wyższe prędkości, przez co ewidentnie skraca czas przejazdu przy prędkościach maksymalnych dopuszczalnych dla danych odcinków toru.

Teraz – tor, gdzie dla taboru konwencjonalnego mamy określone parametry modernizacji 160 km/h. Po torach możemy jechać odpowiednio lepszym taborem i przy zmienionych przepisach.

Przypomnę, że ukazało się poprawione rozporządzenie nr 151, które dopuszcza inne współczynniki przyśpieszenia, mówiąc w skrócie, czyli poprawia dynamikę pociągu przy poruszaniu się po torach. Po tych torach możemy jeździć 200 km/h i prawdopodobnie więcej, jak pokazały nie tylko testy Pendolino, ale też taborem konwencjonalnym. Przypomnę – jazdy przeprowadzone na Centralnej Magistrali Kolejowej w 2012 roku z użyciem Husarza, czyli nowych lokomotyw Intercity, wtedy nowych, wyprodukowanych przez Siemensa.

Mogę powiedzieć tak, że na trasach Pendolino, jeśli chodzi o drogę kolejową i zasilanie, mamy co najmniej kilkaset kilometrów więcej torów, które będą mogły być wykorzystywane do jazdy powyżej 160 km/h. Przepisy określające bezpieczeństwo prowadzenia ruchu zakładają, że w miejscach gdzie ma być ruch prowadzony z prędkością powyżej 160 km/h, musi być zastosowany jeden system sterowania ruchem kolejowym. I tu przechodzimy do kwestii systemu ERTMS1 i zjeżdżamy do poziomu ERTMS2.

W związku z tym, na 976 kilometrów dla Pendolino, na dzień 14 grudnia 2014 roku przepisy LCS rozdziału pierwszego pozwalają nam jeździć 200 km/h na odcinku między

Zawierciem a Olszamowicami. Mamy certyfikat (zaraz powiem jeszcze o oprogramowaniu, o które pytał pan minister Polaczek), to jest 85 kilometrów torów.

Dwa razy dłuższą trasę z prędkością do 200 km/h będziemy mieli w kolejnym rozkładzie jazdy, o czym przed chwilą mówił pan minister Klepacki. Czyli w rozkładzie jazdy na lata 2015/2016 będzie 17% wszystkich tras „pendolinowych". I czterokrotnie więcej w roku 2016, gdzie w rozkładzie jazdy chcemy włączyć się z podniesioną prędkością i mieć certyfikowane wszystkie odcinki, gdzie geometria toru pozwala jeździć powyżej 160 km/h z systemem ERTMS. Mówię o trasie głównie do Gdańska, czyli o trasie E65 Warszawa – Gdynia, jak była ona określana.

Jeśli chodzi o przeprogramowanie to, proszę państwa, wynika ono tylko i wyłącznie z jednego powodu. Kiedy w końcu nabrały przyspieszenia rozmowy między dostawcą a PKP Intercity i PKP S.A., uzyskaliśmy możliwość dowolnej liczby testów dla działań tego taboru. Charakterystyka tego konkretnego pociągu wskazała nam, że ze względu na inną charakterystykę tak zwanej jazdy bezprądowej w przypadku tego taboru a inną w przypadku taboru konwencjonalnego, jesteśmy w stanie poprawić jeszcze system pod kątem nowego taboru, który pojawi się w regularnym rozkładzie jazdy 14 grudnia.

Chcemy te prace przeprowadzić tak, jak jesteśmy umówieni. To nie są jakieś wielkie i kosztowne przebudowy. Chodzi tylko o sam software, który do końca października będzie na pewno wgrany w nowej wersji do wszystkich balis na odcinku Zawiercie – Olszamowice. Na kolejnych odcinkach, o których wspominał pan minister, to jest od Idzikowic do Grodziska Mazowieckiego i dalej na północ…

Przepraszam, może najpierw odcinek Idzikowice – Grodzisk. Na tym odcinku mamy system ETCS, poziom 1, dostosowany do prędkości 160 km/h. Prowadzimy dalsze prace tak, aby po zakończeniu większości prac obiektowych, bo torowe już są zakończone, i na dwóch stacjach na CMK na tym odcinku, móc również wspierać system Zawiercie – Olszamowice i podnieść prędkość na tym odcinku do 200 km/h.

Innym przypadkiem jest trasa do Gdyni. Przypomnę, że zabudowujemy ETCS poziomu drugiego, jesteśmy zaawansowani w 70% jeśli chodzi o montaż na odcinku Nasielsk – Działdowo, o którym wspomniał pan minister.

Przypomnę, że nie tak dawno zakończyliśmy prace torowe, w związku z czym dopiero można było wejść z montażem elementów balis.

Przypomnę, że tam też posługujemy się od razu technologią radiową.

Na wszystkich prostszych odcinkach, gdzie geometria toru pozwala na to, będzie sukcesywnie podnoszona prędkość do 200 km/h.

Jeśli chodzi o osiąganie większych prędkości, o czym też informowałem na poprzednim posiedzeniu Komisji, powiem tylko tyle, że wszyscy robią to stopniowo. Znany jest przypadek chińskiej kolei, gdzie po gwałtownym, skokowym podniesieniu prędkości, jak się pokazało, nie wszystko zadziałało i wydarzyła się katastrofa kolejowa. Nawet więc takie państwa jak Chiny, dokonujące ogromnego skoku za kolosalne pieniądze, powróciły do stopniowego podnoszenia prędkości.

W Polskich Liniach Kolejowych mamy odcinki, na których w pierwszym rzędzie będzie można po nich jeździć z prędkością 200km/h. Prędkości te będą stopniowo podnoszone, na przykład o 20 km/h w okresach dwu- trzyletnich, aby w tak zwanym międzyczasie można było prowadzić pełną diagnostykę toru. Wtedy będzie głównie chodziło o to jak zachowuje się droga kolejowa po modernizacji, z dobrym podtorzem na podkładzie żelbetonowym, oczywiście, z odpowiednim zasilaniem dla taboru.

Tak wyglądają kwestie związane z LCS Działdowo na Centralnej Magistrali Kolejowej z zakresu kilometraży z prędkościami powyżej 160 km/h, czyli do 200 km/h. Tak, jak sobie życzył w swojej wypowiedzi pan minister Polaczek. Przyszłość, to jest stopniowe podnoszenie prędkości.

Przypomnę tylko, że – o ile wiem z informacji uzyskanych od koleżanek i kolegów z PKP Intercity, jak i z PKP S.A. – tabor ma jeździć 30 lat. Myślę, że będzie on bardzo dobrym elementem również do diagnozowania i wprowadzania wyższych prędkości do kolejowych przewozów pasażerskich w kraju.

Wracając jeszcze do kilku wypowiedzi dotyczących czasów przejazdu, może na tym się skoncentruję.

Panie ministrze, gdybyśmy nie przeprowadzili prac na Centralnej Magistrali Kolejowej i nie zabudowali tego systemu, prawdopodobnie by pan jeździł dzisiaj z Katowic do Warszawy trzy i pół godziny. Z tego prostego powodu, że w ciągu ośmiu lat nastąpiłaby jej degradacja.

Mówię o ośmiu latach, bo bodajże posłużył się pan czasem przejazdu z 2005 roku.

Przypomnę, że już z pańskiej wypowiedzi wynikało, że czas przejazdu na tej trasie ruszył i tak mógłby rosnąć do trzech i pół godzin dzisiaj, gdyby nie przebudowa obiektów, poprawa i właściwe utrzymywanie w nakładach modernizacyjnych i rewitalizacyjnych, wymiana rozjazdów pozwalających jeździć szybciej i bezpieczniej po tej linii. I jeszcze kilka drobniejszych elementów również dotyczących na przykład zasilania, prac utrzymaniowych, itd.

W związku z czym chciałbym też powiedzieć, że czasy przejazdu, które proponujemy na odcinku „pendolinowym” w rozkładzie jazdy wchodzącym 14 grudnia tego roku, będą poprawiane w każdym następnym rozkładzie jazdy. Po pierwsze – w miarę kończenia niektórych robót punktowych na tych trasach, po drugie – zabudowy i uruchamiania systemu sterowania ruchem, po trzecie – uczenia się jazdy różnego typu taborem.

Przypomnę bowiem, że Intercity zakupiła nie tylko składy Pendolino, ale jeszcze czterdzieści polskich składów przystosowanych do wyższych prędkości niż szynobusy, które do tej pory gdzieś-tam jeździły po Polsce, czy nadal jeżdżą.

I jeszcze jedno – wagony konwencjonalne do lokomotyw mogących jeździć szybciej, pozwalające jeździć taborem również 200 km/h. Taka jest bodajże prędkość maksymalna dla tych wagonów.

Nikt nikogo nigdy nie wprowadzał w błąd. Osobiście mogę potwierdzić, że na spotkaniu z Komisją w tej sprawie dokładnie podawałem i wartości i odcinki i odpowiednie trasy w tym zakresie.

Jeśli chodzi o odpowiedzi na pytania pana posła Banaszka, bardzo przepraszam – pana posła Banaszaka, panie pośle i wszystkich państwa, to podniósł pan poseł kwestię współpracy Polskich Linii Kolejowych z wykonawcami robót. Nie wiem, jaki obraz tej współpracy państwo mieli pięć czy sześć lat temu. Mogę powiedzieć tylko tyle – z wykonawcami wiążą nas powiązania kontraktowe. Jeśli z kontraktów wynikają kary umowne to my je naliczamy. W tym kraju legalnie po przeprowadzeniu stosownych postępowań, kary miarkować może tylko sąd. Może nastąpić jakaś kompensata, ale tylko na bazie rozwiązań kontraktowych.

Nie wiem, dlaczego pan poseł akurat interesuje się Budimexem na trasie do Gdańska. Mogę jedynie powiedzieć, że nie wiem nic na temat roszczeń Budimexu z racji realizowanych kontraktów, wynikających z jakichkolwiek potencjalnych uchybień Polskich Linii Kolejowych.

Dla wiadomości wszystkich państwa, to jest odcinek w okolicach Iławy. Jest tam jeden drobny element, który – rzeczywiście – może być dyskutowany w szerszym gronie i być wynoszony przez wykonawcę na zewnątrz, być może celem stworzenie lepszej atmosfery wokół firmy. Nie zgodziliśmy się na projekt zamienny, droższy o 10 milionów złotych od projektu pierwotnego dostarczonego przez Polskie Linie Kolejowe dla tego fragmentu linii.

Mogę tylko domniemywać, że wykonawcy projektu zamiennego może bardzo mocno zależeć na tej kwocie.

Oczywiście, w innych miejscach w Polsce zdarzają się roszczenia wykonawców w stosunku do Polskich Linii Kolejowych, podobnie jak roszczenia Polskich Linii Kolejowych wynikające albo z kar umownych albo z niezrealizowania kontraktu lub z innych przyczyn. Nie ma nigdy mowy o tym, że chcemy zarabiać, albo szczególnie kogoś karać, albo coś sobie kompensować z różnych kontraktów w Polsce.

Przypomnę, że program inwestycyjny jest prowadzony delikatnie, albo inaczej, z grubsza rzecz ujmując, poza bilansem Polskich Linii Kolejowych. Wszystko bowiem co wydajemy na inwestycje, to są środki zewnętrzne. Czasami dokładamy środki własne na prefinansowanie inwestycji.

O relacjach połączeń kolejowych, rozkładzie jazdy oraz wnioskach zgłaszanych na poszczególne pociągi, rozumiem, że za chwilę będzie mógł powiedzieć pan prezes Celejewski.

Padło jeszcze pytanie o wykorzystanie środków.

Proszę państwa, kiedy po raz pierwszy miałem okazję spotkać się z państwem i z Komisją Infrastruktury wiosną roku 2012, wtedy środków certyfikowanych, czyli wykorzystanych w alokacji i już potwierdzonych, było 1,4% całej alokacji, dzisiaj jest to już ponad 40% i myślę, że do końca roku przekroczymy połowę a w przyszłym roku będziemy certyfikowali resztę środków.

Jeszcze raz powiem, że nie widzę zagrożeń dla wykorzystania alokacji z funduszy unijnych w projektach inwestycyjnych w Polskich Liniach Kolejowych.

Pan poseł Tchórzewski też pytał o podobne rzeczy, zadawał pytania dotyczące kilometraży.

Myślę, że nie ma powodu, żebym państwa zanudzał jeszcze raz powtarzając te wartości.

Natomiast odnosząc się do odbiorów linii kolejowych do eksploatacji, o które pytał pan poseł Adamczyk. Proszę państwa, jeździmy po sporej liczbie kilometrów linii kolejowych poddanych pracom rewitalizacyjnym, modernizacyjnym czy służącym utrzymania ruchu. Linie te zostały dopuszczone do ruchu, do eksploatacji, ale nie mamy jeszcze rozliczonej pełnej dokumentacji. To jest naturalny proces, jak coś jest skończone i spełnia wymagania. Zostały przeprowadzone testy obciążeniowe i eksploatacyjne obiektów i przejazdów drezynami pomiarowymi Polskich Linii Kolejowych. Wtedy dopuszczamy obiekty do odbiorów eksploatacyjnych, co powoduje, że możemy jeździć po tych trasach bez ograniczeń lub jeszcze z pewnymi ograniczeniami dotyczącymi prędkości. Ograniczenia mogą wynikać z pewnych usterek, na przykład po stronie wykonawców.

Rzeczywiście, okres między dopuszczeniem linii do eksploatacji po wszystkich pracach zakończonych fizycznie na danym odcinku, do momentu zamknięcia całego projektu, jego rozliczenia, dostarczenia przez wykonawcę dokumentacji powykonawczej, itd., itd., może być różny i pewno dłuższy. Mogę tylko powiedzieć, że tam gdzie bezpiecznie możemy prowadzić ruch kolejowy po zakończeniu prac, szczególnie dotyczy to torów i trakcji, tam po prostu jeździmy. Ewentualnie mamy jakieś ograniczenia prędkości jazdy wynikające z kończenia tych prac.

To chyba wszystko po stronie Polskich Linii Kolejowych.

Może przekażę teraz głos kolegom z innych spółek.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezesowi.

Bardzo proszę; pan prezes Celejewski, proszę.

Prezes PKP Intercity S.A. Marcin Celejewski:

Postaram się mówić bardzo krótko.

Zacznę może od krótkiego sprostowania dotyczącego mojej wypowiedzi w Krynicy. Dotyczyła ona podstawowych kwestii kontraktowych. Państwo zapewne pamiętacie, że jak się spotkaliśmy na posiedzeniu Komisji dotyczącej projektu Pendolino, był wówczas bardzo duży szum medialny podawany przez naszego partnera kontraktowego, który wymuszał pewne rozwiązania, o czym wspomniał dzisiaj pan minister, na które spółka Intercity nie mogła się zgodzić. Nie mogliśmy się zgodzić, ponieważ wiązałyby się one z rezygnacją z podstawowych warunków oferty przedłożonej przez Alstom.

Są tu dwie rzeczy. Jedna dotyczy prędkości 250 km/h. To był nasz wymóg, który stawialiśmy Alstomowi. Alstom twierdził, że nie jest w stanie tej prędkości dowieźć. Osiąganie tej prędkości przez pojazd jest możliwe tylko i wyłącznie wtedy, kiedy na pociągu jest zabudowany system ETCS1 bądź system ERTMS2. W kontrakcie mieliśmy dwa warunki, dwa systemy – ERTMS2 i ED250. Jednym z elementów negocjacji prowadzonych przez spółkę było, aby odebrany i homologowany pociąg spełniał obydwa warunki. To było między innymi przedmiotem rozmów paryskich, kompromisu paryskiego. Alstom w końcu złożył wniosek homologacyjny. Z tego co nam wiadomo, złożył dokładnie taki wniosek jaki chcieliśmy, żeby składał. A więc pełny wniosek zgodnie z zamówieniem, czyli z systemem ETCS zabudowanym na pociągu, z możliwością osiągania prędkości 250 km/h. Nie byłoby to możliwe w Polsce przy systemie ETCS1.

Jak bowiem wspomniał pan prezes Paszkiewicz, od 24 lipca w Polsce można jeździć powyżej 160 km/h, pod warunkiem, że ma się zabudowany jeden z dwóch systemów.

O ile system ETCS1 nie był wymogiem kontraktowym, to był nim system ERTMS2. Niemniej jedynka jest częścią dwójki. I tego żeśmy się domagali od dostawcy.

W Krynicy powiedziałem jedynie, że pociąg, który odbierzemy to będzie pociąg, który może jeździć z prędkością 250 km/h, czyli ma certyfikowane oba systemy.

Szybko wracam do pytań.

Dlaczego wcześniej nie rozpoczęliśmy odbiorów końcowych?

Szanowni państwo, oczywiście, dokumentację możemy przekazać od momentu osiągnięcia kompromisu paryskiego. Kilkakrotnie na piśmie występowaliśmy do dostawcy dokładnie z tą, bardzo właściwą sugestią, o której rozmawialiśmy w Paryżu, aby nie czekać na certyfikat homologacyjny, który jest ostatnim elementem procesu, tylko żeby niezwłocznie rozpocząć odbiory. Odpowiedzi dostawcy są jak najbardziej do udostępnienia, może nie na forum publicznym, bo jednak są to rozmowy prowadzone między firmami, ale do wiadomości państwa posłów. Mogę tylko powiedzieć, że proces się przedłużył. Spółka PKP Intercity od pierwszego dnia po powrocie z Paryża właśnie to postulowała.

Przechodzę do drugiego pytania (kiedy uzgodnimy procedurę odbiorczą?).

Tak jak wspomniałem na początku swej wypowiedzi, zgodnie z procedurą rozpoczęliśmy odbiory w zeszłym tygodniu. PKP Intercity razem z firmą Alstom odbiorą już w sposób końcowy pierwszy pociąg. Oczywiście, jak w innych tego rodzaju przypadkach odbioru pierwszego pociągu tego typu, używamy firmy zewnętrznej, która będzie nam pomagała odbierać pociąg. Ponieważ jest to pociąg, którego nie znamy, używamy firmy brytyjskiej, która ma wielkie doświadczenie z takimi pociągami w Wielkiej Brytanii. Przechodzimy przez pociąg zgodnie z procedurą, zgodnie ze światowymi standardami, żeby wszystko było OK. Ta procedura już trwa.

Jak powiedziałem wcześniej, ubolewamy że dopiero teraz, ale pierwszy pociąg jest w trakcie odbiorów. Oczywiście, nie będzie zakończony do momentu otrzymania homologacji. Niemniej jednak do tego czasu pociąg przejdzie cały proces. Bardzo jest istotne, że każdy następny pociąg będziemy już mogli odbierać krócej, będziemy bardziej doświadczeni i nauczeni tego co w takim pociągu występuje.

Odpowiedziałem na drugie pytanie.

Były jeszcze pytania dotyczące dokumentacji, w tym także do Prezesa Urzędu Kolejowego. Są różne elementy dokumentacji, którą muszą składać zarówno przewoźnik, jak i producent. Jeśli chodzi o producenta, mogę podać informację nieformalną – wiem, że producent ma jeszcze dzisiaj złożyć swoją część dokumentacji do Urzędu Transportu Kolejowego. Natomiast PKP Intercity musi złożyć dwa certyfikaty związane z bezpieczeństwem. Pozostaje kwestia formalnych procedur. Jeden z certyfikatów zostanie złożony dokładnie 16 września, natomiast drugi może być dopiero złożony po zatwierdzeniu przez UTK w ciągu 30 dni.

Tyle na temat dokumentacji.

Jak widzę, na posiedzenie wrócił pan poseł, więc krótko przeskoczę do pytania na temat wdrożenia dynamicznego systemu sprzedaży. Poświęcę temu więcej czasu, żeby jeszcze raz wytłumaczyć dokładnie na czym on polega i uspokoić państwa, panie i panów posłów, informując, gdzie jesteśmy i czy mamy dokładnie to, co zapowiadaliśmy.

Jeśli chodzi o Bydgoszcz to chciałbym przekazać bardzo dobrą informację. Jeden z projektów inwestycyjnych, który realizuje spółka PKP Intercity, będzie dedykowany połączeniu przechodzącemu przez Bydgoszcz. Wszystkie dwadzieścia składów produkowanych przez konsorcjum Stadler-Newag, czyli pierwsza partia pociągów, jest już w rozkładzie jazdy 2015/2016. Wszystkie dwadzieścia składów wagonów scalonych będzie przejeżdżało przez Bydgoszcz.

Dodatkowo, jeśli chodzi o Pendolino, będzie kolejny program inwestycyjny – dwadzieścia pięć wagonów zostanie skierowanych na trasę Wrocław – Gdynia, które też będą przejeżdżały przez Bydgoszcz. Będzie to nowiuteńki tabor.

Jeśli chodzi o połączenia – dwa projekty inwestycyjne przechodzą przez miasta pana posła i łączą północ z południem. Natomiast jeśli chodzi o Poznań, to w przyszłym rozkładzie jazdy do Poznania mamy piętnaście par pociągów. Dodatkowo zwiększamy skomunikowanie stacji Poznań o 18% z regionem we współpracy ze spółką Koleje Wielkopolskie.

Kolejnym elementem jest szlak ze Szczecina do Przemyśla. Tam jest kolejny projekt inwestycyjny zmodernizowanych wagonów, które połączą Poznań ze Szczecinem i Wrocławiem a, po modernizacji linii kolejowej, także z Katowicami, Krakowem i Rzeszowem.

Co do Bydgoszczy; w tej chwili mamy jedenaście par pociągów, w tym trzy ekspresowe i osiem TLK. W przyszłym roku, faktycznie, oferta ulega zmianie, ale cały czas między Warszawą a Bydgoszczą pozostaje dziewięć par pociągów i dwa pociągi dokładnie w takim samym czasie kursowania jak pociągi ekspresowe.

Wracając do projektu Pendolino. Jeśli chodzi o horyzont projektu to, jak jest podawane we wszystkich dokumentach, są to lata 2013-2032. To jest gigantyczna inwestycja, nikt tego nie rozlicza w ciągu jednego roku.

Wrócę do dynamicznego systemu sprzedaży. Bardzo szczegółowo o tym mówiłem podczas poprzedniego posiedzenia Komisji, niemniej jednak jeszcze raz pewne rzeczy powtórzę, bo faktycznie, nastąpiło dużo zmian – jakościowych i biznesowych.

System składa się z dwóch rzeczy; cały model matematyczno-ekonometryczny, który zasysa dane z różnych systemów i, w pewnym sensie, prognozuje potoki podróżnych na wszystkich połączeniach, dostosowując potem codzienną, rzeczywistą realizację zamówień do prognozy. Następnie udostępnia klientom pakiety cenowe.

Będzie pięć podstawowych pakietów cenowych i najniższa cena biletu wyniesie 49 złotych. Z tym, że trzeba zaznaczyć, że 49 złotych to będzie cena bazowa, która będzie obowiązywała. Dla wszystkich grup społecznych typu studenci, czy emeryci i renciści, będzie jeszcze od tej ceny należna ulga ustawowa. Tak naprawdę, ulgi będą liczone od wszystkich cen.

Jeśli chodzi o poziom cen biletów PKP Intercity, żeby państwo mieli tego świadomość; na wszystkie pociągi jest jedna cena. Od grudnia PKP Intercity przy użyciu dynamicznego systemu sprzedaży a od czerwca, także na pociągi ekspresowe, wprowadza pięć cen. Trzeba powiedzieć, że jest to bardzo duży skok jakościowy.

Co państwo widzą dzisiaj? Klient nie będzie analizował czy kupić bilet na samolot czy na inny środek transport. Nad tym klient się nie zastanawia, tylko zastanawia się, gdzie szukać okazji. W transporcie tak to jest rozłożone w dynamicznym systemie sprzedaży, że jedyną opcją, w pewnym sensie dostosowania oferty do danych segmentów, jest stworzenie systemu przedsprzedaży. To jest najlepszy sposób, bowiem segmentuje rynek i pozwala dotrzeć do rynku.

Co jest widoczne dzisiaj? Nie ma jeszcze dynamicznego systemu sprzedaży. Od dwóch lat dajemy benefity fizyczne, finansowe ludziom po to, żeby zachęcić ich do szukania okazji, do planowania podróży. Chodzi o to, aby przygotować ich do korzystania z dynamicznego systemu sprzedaży, który wejdzie – będzie dokładnie tak, jak mówił pan minister Polaczek. Wewnętrznie, tylko tego żaden klient nie musi wiedzieć i rozumieć, system będzie dostosowywał dokładnie ceny na poszczególne pociągi nawet w czasie jednej doby. Ale to wszystko będzie się działo z tyłu, tego klient nie będzie wiedział. Docelowo klient ma mieć zakodowane, że jeżeli zaplanuje sobie podróż, a więc nie udaje się w nią biznesowo, musi szukać okazji i musi starać się kupować bilety wcześniej. Wszystkie rzeczy, które robimy od dwóch lat, bo od tylu działa nasza oferta, to jest przyzwyczajenie rynku do tego, żeby wyodrębnić segment, który kupuje bilety wcześniej.

Panująca ostatnio biletomania w ogóle jest dedykowana do okresów weekendowych i tylko do Internetu po to, żeby przyciągnąć ludzi. I tam też będzie dostępna nasza oferta. Klientowi nie będziemy tłumaczyć na jakiej zasadzie działa dynamiczny system sprzedaży, tylko będziemy go przyzwyczajać do tego, że jak system się pojawi, żeby już wiedział, że można z niego korzystać. Jeśli zacznie wcześniej szukać okazji, będzie bilet mógł kupić taniej. To jest prosta reguła. A to jaka cena mu się pokaże, wychodzi z zaawansowanych modeli wewnętrznych.

Drugim elementem dynamicznego systemu sprzedaży…Może tego nie trzeba mylić, bo to jest jak software, jak oprogramowanie i hardware. To jest hardware czyli fizyczne urządzenie, które *de facto* jest maszyną przeliczeniową, do którego trzeba wgrać oprogramowanie. Jest ono integralną własnością PKP Intercity. Od ponad roku na tej bazie rozwijana jest cała strategia cenowa, niestety także przy wykorzystaniu zagranicznych naukowców, bo to nie jest prosta sprawa.

Jeśli chodzi o umowę o hardware to, jak wspomniałem, umowa została podpisana razem z PKP Informatyka na świadczenie usługi, proces jest już wdrażany. Jest maszyna, do której będzie wgrywane oprogramowanie.

Uspokajam jednego z posłów: 14 listopada system będzie widoczny dla ludzi. Gdybyśmy normalnie nie promowali powoli wszystkich kroków, ludzie stanęliby przed zmianą systemu z jednej ceny do pięciu cen. W takim układzie system byłby kompletnie nieefektywny, bo człowiek nie przestawia się z dnia na dzień. W Niemczech, co wielokrotnie powtarzam, dynamiczny system sprzedaży biletów wdrażany od dwunastu lat, nie stanowi więcej niż 55% w strukturze przychodów. Cały czas ludzie kupują jeszcze prawie połowę biletów w układzie tradycyjnym. To też trzeba mieć jakby z tyłu głowy. To nie jest jakaś-tam magiczna różdżka czy magiczna zabawka.

Jeśli chodzi o ceny i o to, co podajemy – oczywiście, podajemy je dokładnie i powoli, co *stricte* jest związane z marketingiem. Wszystkie ceny już dawno istnieją, my je uchylamy po kawałku i przekazujemy całość. Proszę sobie wyobrazić przywoływanego bardzo często polskiego przewoźnika autobusowego czy lotniczego. Na każdą naszą akcję oni reagują w ciągu tygodnia. O swoich akcjach nie informują nikogo, nie mamy dostępu do ich strategii cenowej, którą będą realizować przez następny miesiąc, pół roku czy rok. Dlatego nam się wydaje, że byłoby trochę strzałem we własne kolano, jeżelibyśmy taką informację podawali szeroko konkurencji na talerzu, bez względu na to czy jest o forum komisji sejmowej czy forum medialne. Stąd informacja jest stopniowa dawkowana.

Pozostały już w zasadzie tylko dwa elementy strategii, które będziemy pokazywać, ceny będą dostępne od 14 listopada. Będą to – fizyczny poziom cen biletów plus dodatkowy jeszcze poziom przelicznikowy. Mamy już dwie ceny, trzy dalsze jeszcze ustalimy przed samym startem systemu, żebyśmy nie przygotowali naszej konkurencji na to, co chcemy dać naszym pasażerom i czym ich zaskoczyć.

Jeśli chodzi o kary umowne, wspomniał już o tym pan minister. Mam nadzieję, że udało mi się jego wypowiedź uzupełnić. Spółka PKP Intercity nie rezygnuje z kar, ale – z drugiej strony – nie jest to żaden sposób na budowanie jakiś dodatkowych przychodów. Dla nas nie jest to korzystne. Informacje o tym przedstawiliśmy na poprzednim posiedzeniu Komisji, że pociągi są opóźnione i przychodzą tak późno.

Chcę podkreślić, że ostatnio nasze relacje z partnerem poprawiły się, współpracujemy już ze sobą. Jednak był taki moment, że partner chciał do ostatniej chwili przeciągnąć dostawy i wymusić na nas decyzje w pewnym sensie niegospodarne, których zarząd spółki i spółka nie mogli podjąć. Jak wspomniałem na samym wstępie wypowiedzi, na samym końcu udało się osiągnąć, że firma Alstom złożyła pełen wniosek.

Zgodnie z oczekiwaniami PKP Intercity i zgodnie ze złożoną ofertą, udało się rozdzielić temat rozmów operacyjnych związanych z wdrożeniem projektu i bieżącą współpracą, od tematów spornych, które będą przekazane do arbitrażu, aby on o tym decydował. Żadne procesy nie zostały wstrzymane.

Patrzę jeszcze na pytania kierowane do mnie… to byłoby wszystko.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Ponieważ jedno pytanie było kierowane…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Ponieważ jedno pytanie pana posła Polaczka było skierowane mnie, ale dotyczy zagadnień związanych z kompetencjami pana Krzysztofa Dyla, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, poproszę pana prezesa, aby na nie odpowiedział.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Pan prezes Krzysztof Dyl, proszę.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl:

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zgodnie z tym, co powiedział pan prezes Celejewski i z tego co wiem, spółka zamierza przygotować wniosek.

Mogę tylko potwierdzić, że obecnie nie jest procedowana żadna sprawa z wniosku PKP Intercity o zmianę certyfikatu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Sekundę, panie pośle…

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ale nie otrzymałem odpowiedzi…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sekundę.

Żebyśmy mieli jasność, instytucję dezyderatu opisuje artykuł 159.

Sekundę, panie pośle, ponieważ stosujemy dobry obyczaj, ja tego nie neguję.

Ale chciałbym Wysokiej Komisji powiedzieć, że w szczególności obowiązuje nas regulamin. Cytuję wspomniany przepis: „W razie nie otrzymania odpowiedzi w terminie lub uznania otrzymanej odpowiedzi za niezadowalającą, Komisja może ponowić dezyderat, przedłożyć Marszałkowi Sejmy wniosek o zwrócenie odpowiedzi jako niezadowalającej lub przedłożyć Sejmowi projekt odpowiedniej uchwały lub rezolucji."

W związku z tym, że odbyliśmy debatę, w której zostały zadane pytania, na które zostały udzielone odpowiedzi, na podstawie dobrego obyczaju, na który się powołujecie, pytam – kto z państwa chciałby jeszcze raz zabrać głos?

Pan poseł Michał Wojtkiewicz, potem pan poseł Jerzy Szmit, pan poseł Bogdan Rzońca i pan poseł Jerzy Polaczek.

Nie ma takiego trybu, po to zacytowałem regulamin.

Proszę bardzo, czy zgłasza się jeszcze pan poseł Andrzej Adamczyk?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zgłasza się także pan poseł Andrzej Adamczyk.

Zamykam listę.

Bardzo proszę, dwie minuty dla każdego z państwa posłów.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo.

Ponieważ nie otrzymałem odpowiedzi, jeszcze raz ponawiam pytanie, bardzo ważne pytanie, bo to co się dzieje na kolei, to jest bezpieczeństwo nas wszystkich.

Pierwsze: data homologacji. To jest bardzo ważne, bo chodzi o bezpieczeństwo. To jest nie tylko tabor, ale również to po czym ten tabor jeździ.

To jest uwaga dla pana, pociąg nie może sobie jeździć tak jak chce, musi być związany z drogą szynową. I to jest bardzo istotne.

Teraz kwestia biletu za 49 złotych. To jest kwota bazowa, dlatego proszę jej nie podawać na zasadzie, że to jest koszt biletu. Pan prezes robi jakieś prognozy odnośnie naliczania cen biletów, mówi, że jest to naliczanie ekonometryczne. To jest już trochę śmieszne. Zapytałbym na jakim poziomie ufności pan to robi? Akurat się na tym znam. Wciska nam pan takie rzeczy…

Niech pan powie ile bilet będzie kosztował średnio z Krakowa do Warszawy czy z Katowic do Warszawy. I wtedy będziemy wiedzieli.

Druga sprawa, ponieważ cały czas była bitwa o prędkości, mam pytanie do pana ministra, niech pan wstanie i powie: dzisiaj zwiększyliśmy prędkość o tyle i tyle. Jak w 2005

roku prędkość była 130 kilometrów na godzinę, to kupiliśmy Pendolino i będziemy jeździli z Krakowa do Warszawy ze średnią prędkością 130 kilometrów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Tylko chodzi o to, bo to jest właśnie uzasadnienie zakupu, coście go zrobili.

I to jest właśnie działanie na szkodę polskiego przemysłu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dlatego chciałbym, żebyście to zrozumieli.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Pan poseł Jerzy Szmit, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym zainteresować pana ministra i także wszystkie osoby, które są zaangażowane we współpracę z Alstomem informacją, która jest jeszcze na stronie portalu Onet.

Pozwolę sobie zacytować jej tytuł: „Brytyjska prokuratura oskarża ciała Alstomu o korupcję". I dalej: „Brytyjski oddział firmy Alstom francuskiego producenta pociągów i turbin wypłacił w ciągu sześciu lat około osiem i pół miliona dolarów w łapówkach, aby pozyskać zlecenia na infrastrukturę transportową w Indiach, Polsce i Tunezji. Taki zarzut postawił we wtorek najważniejszy brytyjski urząd prokuratorski do spraw nadużyć finansowych".

Dalej w tekście są szczegóły tej informacji.

Co państwo wiecie na ten temat i czy było brane pod uwagę w trakcie negocjacji, że firma Alstom jest, niestety, oskarżana w wielu krajach o korupcję?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Bogdana Rzońcę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, chciałem się upewnić ogólnie jak tylko można i myślę, że to będzie łatwa odpowiedź dla pana ministra, jeśli będzie prawdziwa.

Chciałem zacytować pana wicepremiera Janusza Piechocińskiego, który kilka miesięcy temu powiedział tak, cytuję: „Na razie jesteśmy na takim etapie, że zamawialiśmy i płaciliśmy za inne Pendolino, a wykonawca zadania proponuje nam inne Pendolino".

Chciałem zapytać, panie ministrze, czy ten problem mamy już za sobą i płacimy za to co zamawialiśmy?

Proszę o jednoznaczną odpowiedź.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jedno pytanie do pana prezesa Paszkiewicza i do pana ministra, które zadałem wcześniej.

Pytanie dotyczy pana optymistycznej informacji o pracach prowadzonych na Centralnej Magistrali Kolejowej. Czy w 2015 roku będą na niej odcinki jednotorowe z uwagi na kontynuację zakresu robót? Ma to istotne znaczenie dla połączeń Pendolino w relacjach Warszawa – Kraków i Warszawa – Katowice.

I pytanie do pana ministra, które też zadałem wcześniej. Czy rząd przewiduje zwiększenie pomocy publicznej dla PKP Intercity jeszcze w bieżącym roku? Czy państwo przygotowują tego rodzaju decyzje?

I dla przypomnienia: jaka jest wysokość dotacji budżetowej dla PKP Intercity wynikająca z większego celu publicznego?

Ostatnie pytanie do pana ministra, które również zadawałem wcześniej i nie uzyskałem na nie odpowiedzi. Państwo w 2013 zmienili zakres wniosku projektu Pendolino do Komisji Europejskiej rozszerzając ten zakres, jak o tym mówił pan prezes Celejewski, o połączenia do Rzeszowa, Bielska-Białej , Gliwic i do Wrocławia. Zakres ten od grudnia 2014 roku odbiega od projektu Pendolino. Czy w związku z tym przewidzieliście państwo problemy z uzyskaniem refundacji z uwagi na to, że to również będzie analizowane? Zakres dotacji środkami europejskimi to jest 22% łącznej ceny zakupionego taboru.

Zwracam na to uwagę w świetle wyjątkowych zmian, jeśli chodzi o to czy pociąg Pendolino będzie jeździł do Gliwic czy nie, teraz ma jeździć. Czy pociąg będzie jeździć do Bielska-Białej? Z tego co wiem, nie będzie. Czy będzie miał jeździć do Rzeszowa; nie będzie tego połączenia od grudnia 2014 roku…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Po prostu chodzi mi o wyjaśnienie tego problemu w relacjach z Komisją Europejską.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję.

Panie ministrze, w swojej wypowiedzi odniósł się pan do moich słów imputując mi, że oto straszę kogokolwiek prokuraturą czy działaniem prokuratury.

W swoim wystąpieniu nie odniosłem się ani do prokuratury ani do innych służb. Nie wspominałem tych instytucji, które są odpowiedzialne za dociekania czy wszystkie decyzje i czy wszystkie działania były i są prowadzone zgodnie z prawem. Dbając o wysoki poziom debaty sejmowej, dbając o budowanie dobrego wizerunku ministerstwa, a także każdy z nas własnego, bardzo proszę, aby nie interpretować, co autor chciał w wierszu powiedzieć, bo co chciał powiedzieć to napisał. W moim przypadku to, co miałem na myśli, to powiedziałem.

Pozwalam sobie na tego typu wystąpienie między innymi dlatego, że na tym etapie działalności rządu i agend rządowych, instytucji zależnych i kontrolowanych przez rząd Rzeczypospolitej, dochodzi chociażby do takich sytuacji, kiedy Dyrektor Generalny Dróg Krajowych i Autostrad odpowiedzialny za klapę, katastrofę programu budowy dróg krajowych i autostrad w Polsce – mało tego, pośrednio obarczony odpowiedzialnością za upadek setek firm budowlanych w Polsce, otrzymuje synekury gdzieś w Warszawie z nadania któregoś resortu. I oto…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, proszę mi nie pomagać, już kończę.

Dlatego też proszę, panie ministrze, traktować moją wypowiedź jako przede wszystkim dbałość o świadomość odpowiedzialności za podejmowane decyzje i za obowiązki, które zostały zlecone i powierzone między innymi osobom odpowiedzialnym w Grupie PKP S.A. To nie jest tak, że to się ogranicza tylko i wyłącznie do budowy departamentów, mnożenia etatów. To nie jest dobra zabawa, która ma przysporzyć profitów. To jest działalność….

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Bardzo proszę panie ministrze o udzielenie odpowiedzi na zadane dodatkowo pytania.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Chciałbym najpierw odnieść się do wypowiedzi pana posła Szmita *à propos* zarzutów korupcji, które brytyjska prokuratura kieruje przeciwko Alstomowi.

Chciałem zwrócić uwagę, że one dotyczą lat 2000- 2006 i akurat z tego powodu nie spodziewamy się wezwań do tej prokuratury, przynajmniej ja, osobiście. Zarzuty akurat dotyczą tamtych lat i to jest również w prasie opisane.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Polaczka dotyczące wysokości dotacji, rozumiem, że chodzi o dotacje z tytułu …, jest to w tym roku kwota 491 milionów złotych na dofinansowanie kolejowych przewozów międzywojewódzkich. To jest umowa z PKP Intercity. W przyszłym roku poziom tego dofinansowania będzie z grubsza na podobnym poziomie.

Czy planujemy jakieś dodatkowe elementy i czy ewentualne dopłaty? Istnieje możliwość dopłacenia części jakiejś kwoty pieniędzy, jest to teraz procedowane z uwagi na to, że mamy oszczędności w Funduszu Kolejowym. Z tego Funduszu możemy też dołożyć pieniądze do działalności PKP Intercity tak, aby utrzymać jak największą ilość pociągów i, żeby społeczeństwo mogło z nich korzystać w niskich celach.

Było do mnie jeszcze jedno pytanie, momencik… Przepraszam, chodziło o dotacje unijne.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie tylko do pana.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Panie pośle, nigdy nie było przedmiotem dociekań Komisji i w jakichkolwiek dyskusjach nie pojawił się problem czy akurat te czy inne połączenie kolejowe możemy zastąpić. To na pewno nie będzie elementem, który mógłby spowodować brak czy jakieś kłopoty z pozyskaniem finansowania unijnego.

Przynajmniej tak wynika ze wszystkich korespondencji i dyskusji, która się toczyły z Komisją Europejską.

Pozostałe pytania odnośnie jednotorowości były kierowane do pana prezesa Paszkiewicza.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes PKP PLK S.A. Remigiusz Paszkiewicz:

Dobrze.

Na Centralnej Magistrali Kolejowej będziemy mieli tylko odcinki jednotorowe, ale – jeśli w ogóle będą – to będzie ich tylko kilka w miejscu wykonywania prac na obiektach.

Przypomnę, że z braku postępu pracy musieliśmy odstąpić od umowy z jednym z wykonawców robót, z hiszpańskim konsorcjum. Było to w tym roku, w jego miejsce mamy już działającego wykonawcę.

Jedynym miejscem pewnym o długości mniej więcej trzech kilometrów, które zabudujemy dwoma trapezami; przed i za obiektem, jest most na Pilicy. Wszystkie fragmenciki jednotorówek na obiektach, które potencjalnie mogą się pojawić w większej liczbie niż jedna, właśnie na tym moście, są uwzględnione zarówno w rozkładzie jazdy na rok 2015, jak i w czasach przejazdu, które podawaliśmy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Wysoka Komisjo…

Słucham?

Nie ma takiej formuły, przed chwilą cytowałem regulamin.

W oparciu o ust. 6 artykułu 159 stawiam wniosek o uznanie odpowiedzi ministra na dezyderat nr 9 Komisji Infrastruktury za zadowalającą i przyjęcie informacji w odpowiedzi na nasz dezyderat.

Czy jest sprzeciw do takiego wniosku?

Bardzo proszę, pan przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, stawiam wniosek przeciwny: o odrzucenie odpowiedzi z uwagi na wszystkie wątpliwości i braki, które zostały wskazane w trakcie dyskusji nad odpowiedzią.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Ogłaszam dziesięć minut przerwy.

Dlaczego?

Od kiedy to przewodniczący musi odpowiadać na takie pytania?

Po prostu potrzebuję dziesięć minut przerwy.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, proszę przystąpić do głosowania wniosku.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę o zajęcie miejsc, wznawiamy obrady.

Proszę o zajęcie miejsc, rozpoczniemy obrady.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, od dziesięciu minut odbywa się posiedzenie podkomisji a pan nie rozpoczyna obrad.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani poseł, gdyby pani poprosiła o dziesięć minut przerwy, też bym to zrobił.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Informuję, że od dziesięciu minut trwa posiedzenie podkomisji, na której – jako poseł powinnam – się zjawić a pan urządza przerwę i wysyła rozpaczliwe SMS-y do swoich kolegów.

Może pan wreszcie wznowi obrady Komisji?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Naprawdę, nadużyła pani poseł.

Proszę komisyjnie sprawdzić czy wysłałem choć jednego SMS-a.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Nikt rozsądny w to nie uwierzy.

Proszę kontynuować prowadzenie posiedzenia.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani poseł, proszę komisyjnie to sprawdzić. Niebywała rzecz…

Proszę państwa, wznawiam obrady.

W trakcie debaty zostały sformułowane dwa wnioski: jeden o przyjęcie odpowiedzi na dezyderat Komisji, drugi – o odrzucenie odpowiedzi.

Poddaję pod głosowanie wniosek pana posła Andrzeja Adamczyka o odrzucenie odpowiedzi na dezyderat.

Kto jest za, proszę o podniesienie ręki.

Dziękuję.

Kto jest przeciw?

Dziękuję.

Kto się wstrzymał?

Dziękuję.

Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

10 głosów za, 17 przeciw, brak wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Stwierdzam, że wniosek pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka nie uzyskał akceptacji Komisji.

Stwierdzam zatem, że Komisja przyjęła odpowiedź Ministra Infrastruktury i Rozwoju na dezyderat nr 9 skierowany do Prezesa Rady Ministrów w sprawie planu działań dotyczących uruchomienia od grudnia 2014 roku połączeń kolejowych, realizowanych przez spółkę PKP Intercity taborem kolejowym – Pendolino oraz dostosowania infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. do jego eksploatacji.

Odpowiedź została przekazana Komisji przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów.

Stwierdzam także, że Komisja uznała odpowiedź za zadowalającą.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie.

Dziękuję bardzo za udział.